



ООО «ЦЕНТР ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ»

Юридический адрес: 355008, Ставропольский край, г. Ставрополь ул. Заводская 11, офис 31
ОГРН: 1172651015140, ИНН: 2636214210, КПП: 263601001, ОКПО: 16388302, БИК: 040702615
Расчетный счет: 40702810960100011712, банк: Ставропольское отделение №5230
ПАО Сбербанк, к/с: 30101810907020000615

СОГЛАСОВАНО:

Министерство транспорта и дорожного хозяйства
Краснодарского края
Министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского
края

_____/А.Л. Переверзев/
«___» _____ 2024г.

УТВЕРЖДАЮ:

Администрация Платнировского сельского поселения
Кореновского района Краснодарского края

Глава администрации
Платнировского сельского поселения
Кореновского района Краснодарского края
_____/М.В. Кулиш/
«___» _____ 2024г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА

ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

НА ПЕРИОД С 2022 ПО 2036 ГОДЫ

ТОМ-1

ТОМОВ-2



СОГЛАСОВАНО:

Департамент по архитектуре и
градостроительству Краснодарского края

Руководитель департамента
_____/И.В. Поздняков/
«26» июля 2023г.

СОГЛАСОВАНО:

Администрация Кореновского городского
поселения Кореновского района
Глава Кореновского городского поселения
Кореновского района

_____/М.О. Шутылев/
«15» марта 2023г.

СОГЛАСОВАНО:

Администрация Сергиевского сельского
поселения Кореновского района
Глава Сергиевского сельского поселения
Кореновского района

_____/А.П. Мозговой/
«10» июня 2023г.

СОГЛАСОВАНО:

ОГИБДД ОМВД России по Кореновскому району

_____/Е.Б. Хорохоркин/
«07» декабря 2023г.

Муниципальный контракт №33
от «01» сентября 2021 г.

Заказчик: Администрация Платнировского городского поселения
Кореновского района

СОГЛАСОВАНО:

Администрация Усть-Лабинского района

Глава Администрации Усть-Лабинского района
_____/С.А. Запорожский/
«06» марта 2023г.

СОГЛАСОВАНО:

Администрация Раздольненского сельского
поселения Кореновского района
Глава Раздольненского сельского поселения
Кореновского района

_____/А.Н. Еригин/
«02» июня 2023г.

СОГЛАСОВАНО:

Администрация Пластуновского сельского
поселения Динского района
Глава Пластуновского сельского поселения
Динского района

_____/С.К. Олейник/
«06» марта 2023г.

РАЗРАБОТАНО:

ООО «Центр территориального развития»
Директор ООО «Центр территориального развития»
_____/Д.В. Миленин/
«27» декабря 2021г.



Платнировское сельское поселение Кореновского района Краснодарского края

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ

к проекту «Комплексная схема организации дорожного движения Платнировского сельского поселения Кореновского района Краснодарского края на период с 2022 по 2036 годы».

Должность лица согласующего органа (организации)	ФИО лица согласующего органа (организации)	Результат согласования	Дата согласования	Подпись
Министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	А.Л. Переверзев	согласованно	27.04.2024г.	Письмо №60-08.02-5988/24 от 27.04.2024г.
Заместитель руководителя департамента по архитектуре и градостроительству Краснодарского края	Е.А. Кривошеев	согласовано	26.07.2023г.	Письмо №71-04-01-6446/23 от 26.07.2023г.
И.о. заместителя главы муниципального образования Усть-Лабинский район	А.Ю. Котикова	согласовано	06.03.2023г.	Письмо №501 от 06.03.2023г.
Глава Кореновского городского поселения Кореновского района	М.О. Шутылев	согласовано	15.03.2023г.	Письмо №1596/23-02 от 15.03.2023г.
Глава Раздольненского сельского поселения Кореновского района	А.Н. Еригин	согласовано	02.06.2023г.	Письмо №517 от 02.06.2023г.
Глава Сергиевского сельского поселения Кореновского района	А.П. Мозговой	согласовано	10.03.2023г.	Письмо №293 от 10.03.2023г.
Глава администрации Пластуновского сельского поселения	С.К. Олейник	согласовано	06.03.2023г.	Письмо №491 от 06.03.2023г.
Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Кореновскому району	Е.Б. Хорохоркин	рассмотрено	07.12.2023г.	Письмо №1114 от 07.12.2023г.

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

Красная ул., д. 35, г. Краснодар, 350014
Тел. (861) 992-57-00, (861) 992-57-07
E-mail: mt@krasnodar.ru; http://mt.krasnodar.ru

№ _____
На № 946 от 24.04.2024

О согласовании КСОДД

Платнировский
поселения Кореновского
района Краснодарского края

Кулишу М.В.

Красная ул., 47, станция
Платнировская, 353177,
Кореновский район
Краснодарский край



60-08.02-5988/24 от 27/04/2024

Уважаемый Михаил Викторович!

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края (далее – Министерство) письмо от 24 апреля 2024 г. № 946 администрации Платнировского сельского поселения Кореновского района о направлении на согласование комплексной схемы организации дорожного движения Платнировского сельского поселения Кореновского района Краснодарского края (далее – КСОДД) в виде электронного документа, разработанной ООО «Центр территориального развития» (г. Ставрополь), рассмотрено.

На основании подпункта 2 пункта 9 статьи 17 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Министерство согласовывает предоставленную КСОДД.

Министр

А.Л. Переверзев

Бондарев Михаил Николаевич
+7 (861) 992-51-12

Администрация
Платнировского сельского пос
08.05
Входящий № 308

Договор А.С.



Администрация
Сергиевского сельского поселения
Кореновского района
Айвазяна ул., д.48, ст. Сергиевская
Кореновский район, Краснодарский край, 353167
Тел.: 8(86142) 98-6-92, факс: 98-7-19
sergievka@list.ru, sergievskaya05@mail.ru
www.sergievka.ru
ИНН 2335063694 ОГРН 1052319707175
от 18.03.2023 № 500
на № от

Главе
Платнировского сельского поселения
Кореновского района

Кулиш М.В.

В ответ на Ваш запрос № 500 от 06.03.2023 года, о согласовании КСОД, сообщаем что администрацией Сергиевского сельского поселения рассмотрена предоставленная документация.

По результатам рассмотрения администрация Сергиевского сельского поселения согласовывает предоставленный проект КСОД.

Глава
Сергиевского сельского поселения
Кореновского района

А.П. Мозговой

И.Г. Гацко
98-630

Администрация Платнировского сельского поселения	
« 14 » 03	2023 г.
Входящий №	218



АДМИНИСТРАЦИЯ
ПЛАСТУНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО
ПОСЕЛЕНИЯ
ДИНСКОГО РАЙОНА

Мира ул., д. 26-а, ст-ца Пластуновская,
Динской район, Краснодарский край, 353206
Тел.: (86162) 37-1-33, факс: 37-1-33
ИНН 2330031890 ОКПО 04090508

от 06.03.2023 № 491

на № _____ от _____

О согласовании проекта КСОДД

Уважаемый Михаил Викторович!

Администрация Пластуновского сельского поселения согласовывает проект Комплексной схемы организации дорожного движения Платнировского сельского поселения Кореновского района Краснодарского края на период с 2022 по 2036 годы.

Глава администрации
Пластуновского сельского поселения


С.К. Олейник

Завгородний А.А.
3-71-32

Администрация Платнировского сельского поселения	
«07» 03	2023 г.
Входящий №	177



**АДМИНИСТРАЦИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ**

УСТЬ-ЛАБИНСКИЙ РАЙОН

Ленина, ул., д. 38, город Усть-Лабинск,
Краснодарский край, 352330
e-mail: ust_labinsk@mo.krasnodar.ru
тел.: (86135) 4-12-03, факс: (86135) 4-05-57

Главе Платнировского сельского
поселения Кореновского района

Кулиш М.В.

Рогошина А.С.
М.В. Кулиш

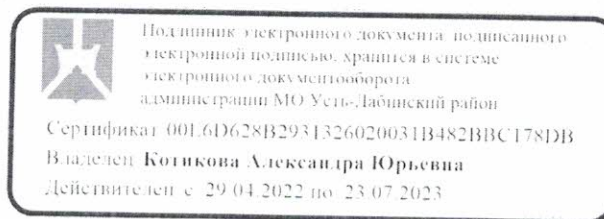
На № 501 от 06.03.2023 года

О согласовании КСОДД

Уважаемый Михаил Викторович!

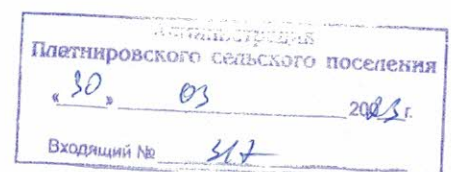
В ответ на письмо "О согласовании проекта комплексной схемы организации дорожного движения Платнировского сельского поселения Кореновского района» разработанную ООО «Центр территориального развития», сообщаем что предоставленные материалы удовлетворяют требованиям Приказа Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ - Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196 муниципальное образование Усть-Лабинский район согласовывает предоставленную к рассмотрению КСОДД.

Исполняющий
обязанности
заместителя главы
муниципального
образования
Усть-Лабинский
район



А.Ю. Котикова

Федорко Сергей Федорович
5-29-64





**АДМИНИСТРАЦИЯ
КОРЕНОВСКОГО ГОРОДСКОГО
ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА**

Красная ул., д.41, город Кореновск,

Краснодарский край, 353180

Тел. факс: (86142) 4-17-37

E-mail: korenovsk-gorod@mail.ru

ИНН 2335063790 ОГРН 1052319707274

КПП 233501001 ОКПО 04019338

на № 498 от 06.03.2023

Главе Платнировского сельского
поселения Кореновского района

Кулиш М.В.

Рогожина А.Е.
Н.В.

Уважаемый Михаил Викторович!

В ответ на Ваш запрос от 06.03.2023 № 498, о согласовании КСОДД, сообщаем что администрацией Кореновского городского поселения Кореновского района рассмотрена предоставленная документация.

По результатам рассмотрения администрация Кореновского городского поселения согласовывает предоставленный проект КСОДД.

Глава
Кореновского городского поселения
Кореновского района

(подпись)
М.О. Шутылев

Пшонкина Екатерина Александровна
+7(86142) 4-37-09
Трубарева Наталья Викторовна
+7(86142) 4-37-09

Администрация Платнировского сельского поселения		
«06»	04	200 г.
Входящий №	341	



**АДМИНИСТРАЦИЯ
РАЗДОЛЬНЕНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА**

Фрунзе ул., д. 38, станица Раздольная,
Кореновский район Краснодарский край. 353160
тел. (86142) 21-2-22, факс 21-1-63

E-mail: oo-razd@yandex.ru.

ИНН 2335063670 ОГРН 1052319707153

КПП 233501001 ОКПО 04088247

02.06.2023 № 517

на № 499 от 06.03.2023

Роговский А.С.

В работу

Главе

Платнировского сельского поселения
Кореновского района

Кулиш М.В.

В ответ на Ваш запрос №499 от 06.03.2023 года, о согласовании КСОД, сообщаем что администрацией раздольненского сельского поселения рассмотрена предоставленная документация.

По результатам рассмотрения администрация Раздольненского сельского поселения согласовывает предоставленный проект КСОД.

Глава

Раздольненского сельского поселения
Кореновского района

А.Н. Гришин
А.Н. Гришин

Наталья Григорьевна Шевлякова
8(86142)21-1-63



**ДЕПАРТАМЕНТ
ПО АРХИТЕКТУРЕ
И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

Красная ул., д. 35, г. Краснодар, 350014
Тел./факс (861) 268-41-50
E-mail: dag@krasnodar.ru

Главе
Платнировского сельского
поселения
Кореновского района

Кулишу М.В.

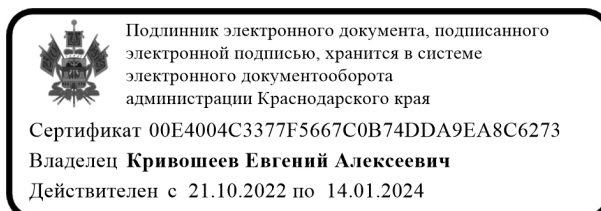
26.07.2023 № 71-04-01-6446/23
На № 1404 от 08.06.2023

О представлении информации

Уважаемый Михаил Викторович!

Департамент по архитектуре и градостроительству Краснодарского края, рассмотрев проект комплексной схемы организации дорожного движения Платнировского сельского поселения Кореновского района, сообщает об отсутствии замечаний.

Заместитель
руководителя
департамента



Е.А. Кривошеев

Анозов Я.П., +7 (861) 253-50-87
Говтыян В.Б., +7 (861) 992-50-86



ГУ МВД России по Краснодарскому краю

ОТДЕЛ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ОТДЕЛА МВД РОССИИ
по КОРЕНОВСКОМУ РАЙОНУ
(ОГИБДД ОМВД России по Кореновскому району)

ул. Фрунзе, 182 А, г. Кореновск, 353180

7.12.2023 № 1114

на № _____ от _____

Главе Платнировского
сельского поселения
Кореновского района

М.В. Кулиш

Уважаемый Михаил Викторович!

В ОГИБДД Отдела МВД России по Кореновскому району по электронной почте 07.11.2023 года поступило письмо за Вашей подписью о согласовании комплексной схемы организации дорожного движения Платнировского сельского поселения- (далее КСОДД). К письму в электронном виде приложен проект КСОДД в двух томах: первый том на 191 стр. и второй том на 110 стр.

Изучив проект указанной КСОДД считаю, что схема разработана в соответствии с действующим законодательством РФ и соответствует нормативно правовым актам в области обеспечения безопасности дорожного движения. Вместе с тем сообщаю Вам, что органы Госавтоинспекции не уполномочены согласовывать КСОДД. Исчерпывающий перечень органов и организаций, которые участвуют в согласовании КСОДД, указан в ст. 17 Федерального закона от 29.12.2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации ...», в пункте 9 указанной статьи органы Госавтоинспекции не указаны. Но вместе с тем в подпункте 4 пункта 9 указанной статьи указано, что согласование КСОДД могут осуществить организации перечень которых утвержден нормативно-правовым актом субъекта Российской Федерации- в данном случае нормативно-правовым актом администрации Краснодарского края. Также правила подготовки документации по организации дорожного движения утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 года № 274. Во втором разделе данного приказа, в пункте 7 указано, что органы Госавтоинспекции могут согласовывать КСОДД, но в соответствии с ссылкой №4, при наличии в перечне установленном нормативно правовым актом субъекта Российской Федерации- в данном случае нормативно правовым актом администрации Краснодарского края.

Таким образом, оба нормативных акта закрепляют возможность согласования КСОДД органами Госавтоинспекции только при наличии соответствующего нормативно-правового акта администрации Краснодарского края, где такая возможность у Госавтоинспекции будет предусмотрена. В настоящее время администрацией Краснодарского края соответствующий правовой акт не издан, вследствие чего обязательный перечень организаций, участвующих в согласовании КСОДД на территории Краснодарского края ограничен только подпунктами 1-3 пункта 9 статьи 17 Федерального закона от 29.12.2017 года № 443-ФЗ. Таким образом, органы Госавтоинспекции в настоящее время согласовывать КСОДД не уполномочены.

Главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
по Кореновскому району



Е.Б. Хорохоркин

СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ КСОДД		5
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА		8
ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ		10
РАЗДЕЛ 1	ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ	10
1.1	Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, 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	10
1.1.1	Анализ Генерального плана Платнировского сельского поселения Кореновского района	11
1.1.2	Анализ документов стратегического планирования	24
1.2	Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	27
1.2.1	Социально – экономическая деятельность территории	27
1.2.2	Деятельность в сфере транспорта, дорожная деятельность	34
1.3	Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории	39
1.4	Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	50
1.4.1	Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования	51
1.4.2	Организация движения грузовых транспортных средств	54
1.4.3	Организация движения пешеходов и велосипедистов	62
1.5	Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)	63
1.6	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД)	83
1.7	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения	87
1.8	Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	88
1.8.1	Анализ параметров, характеризующих дорожное движение	88
1.9	Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств	126
1.10	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)	126
1.11	Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	145
РАЗДЕЛ 2	РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА	152
2.1	Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики	152
2.1.1	Определение размера и границы области моделирования	152
2.1.2	Деление на транспортные районы	154
2.2	Ввод параметров УДС, транспортных инфраструктурных объектов	155
2.2.1	Ввод данных о видах транспортных средств	155
2.2.2	Ввод узлов транспортного графа	157
2.2.3	Ввод отрезков транспортного графа	158
2.3	Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта	160

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

2.3.1	Ввод информации об единицах подвижного состава	160
2.3.2	Ввод информации о расположении остановочных пунктов	160
2.3.3	Ввод маршрутов движения пассажирского транспорта	162
2.3.4	Ввод информации о расписании движения пассажирского транспорта	163
2.4	Ввод данных социально-экономической статистики	163
2.4.1	Выбор модели расчета транспортного спроса	163
2.4.2	Создание модели расчета спроса	164
2.5	Расчет перераспределения транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции	167
2.6	Калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков	169
2.6.1	Ввод данных об интенсивности движения транспорта и объеме пассажиропотоков	169
2.6.2	Выбор статистических показателей для проверки адекватности модели	170
2.6.3	Выбор объектов для калибровки транспортной модели	171
2.6.4	Оценка точности модели	171
2.7	Разработка вариантов транспортной макромодели прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития Платнировского сельского поселения Кореновского района	172
2.7.1	Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную перспективу (0-5 лет)	172
2.7.2	Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу (6-10 лет)	173
РАЗДЕЛ 3.	РАЗРАБОТКА МОДЕЛЕЙ КЛЮЧЕВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ	179
3.1	Проведение транспортных обследований с целью установления параметров транспортных потоков в ключевых транспортных узлах	179
3.2	Разработка базовых микромоделей ключевых транспортных узлов с возможностью компьютерной симуляции транспортных потоков	179
3.2.1	Подготовка к построению базовых микромоделей	179
3.2.2	Разработка микромоделей исследуемых пересечений	182
3.3	Расчет перераспределения ТП в ключевых транспортных узлах на основании планов развития УДС	186
3.4	Расчет времени в пути, а также распределение средней скорости транспортного потока в моделируемых ключевых транспортных узлах	188
3.5	Анализ полученных результатов с определением оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных	189
3.6	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	190

ПАСПОРТ КСОДД

НАИМЕНОВАНИЕ КСОДД	– Комплексная схема организации дорожного движения Платнировского сельского поселения Кореновского района, Краснодарского края
ОСНОВАНИЯ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ КСОДД	– Федеральный Закон от 29.12.2017 № 443–ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Приказ Министерства Транспорта России от 26.12.2018 г. №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; – Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» – Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» (с изменениями от 01.09.2022г)
ЗАКАЗЧИК КСОДД И ЕГО МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ	Администрация Платнировского сельского поселения Кореновского района, Краснодарского края Юридический адрес: 353177, Краснодарский край, ст. Платнировская, ул. Красная, д. 47 Адрес электронной почты: platnirovka@mail.ru
РАЗРАБОТЧИК КСОДД И ЕГО МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ	ООО «Центр Территориального Развития» 355008, Ставропольский край, г. Ставрополь ул. Заводская 11, офис 31. Адрес электронной почты: ooostr@mail.ru
ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ КСОДД	Цель работы: Разработка комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Платнировского сельского поселения Кореновского района, Краснодарского края с учетом прогнозов социально–экономического развития и роста транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть муниципального образования. Задачи: 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 эффективности их использования.

	<p>5) Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения.</p> <p>6) Снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов.</p> <p>7) Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.</p>
<p align="center">ПОКАЗАТЕЛИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</p>	<p>– снижение доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки;</p> <p>– снижение общего уровня загрузки дорог движением;</p> <p>– повышение уровня безопасности дорожного движения за счет снижения количества дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>– сокращение средних и удельных затрат времени на передвижение;</p> <p>– повышение уровня обслуживания дорожного движения.</p>
<p align="center">СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ КСОДД</p>	<p>Срок реализации КСОДД 2022–2036 гг. Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования:</p> <p align="center">I этап –2022–2026гг. II этап –2027–2031гг. III этап – 2032–2036 гг.</p>
<p align="center">ОПИСАНИЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Строительство автомобильных дорог; – Реконструкция а/д; – Ремонт а/д; – Мероприятия по организации велосипедного движения; – Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений); – Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото– и видеофиксации нарушений правил дорожного движения; – Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов; – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; – Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.

**ОБЪЕМЫ И ИСТОЧНИКИ
ФИНАНСИРОВАНИЯ
ЗАПЛАНИРОВАННЫХ
МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Общий необходимый объем финансирования мероприятий КСОДД составляет 774,09 млн. руб.
Из них:
– местный бюджет: 88,98 млн. руб.;
– региональный бюджет: 685,11 млн. руб.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Комплексная схема организации дорожного движения транспорта и пешеходов на улично-дорожной сети разработана на основании «Технического задания на выполнение КСОДД транспорта и пешеходов на улично-дорожной сети Платнировского сельского поселения» и в соответствии со следующими нормативными документами:

1. Правила подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 30 июля 2020 года № 274;
2. ГОСТ 32965–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока»;
3. ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
4. ГОСТ Р 52398–2005 «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»;
5. ГОСТ Р 52399–2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог»;
6. ГОСТ Р 52765–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
7. ГОСТ Р 52766–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
8. ГОСТ Р 52767–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
9. ГОСТ Р 51256–2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
10. ГОСТ 33127–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;
11. ГОСТ Р 52607–2006 «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»;

12. ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования»;

13. ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

14. ГОСТ Р 52289 – 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

Другие действующие нормативные документы.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

РАЗДЕЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ

1.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, 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

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

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 01.09.2022г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 04.07.2022г.) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

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

В настоящее время развитие территорий определяется не государственными народнохозяйственными планами и директивами,

обеспеченными бюджетными и натуральными ресурсами, а в результате оценки и анализа, существенных для развития территории внешних и внутренних факторов, влияющих на социально-экономический и инвестиционный потенциал планируемой территории в условиях существующей экономики.

1.1.1 Анализ Генерального плана Платнировского сельского поселения Кореновского района

Сложившаяся территориально-планировочная структура Платнировского сельского поселения Кореновского района в границах муниципального образования образована четырьмя населенными пунктами, рассредоточенными среди землепользований сельскохозяйственного назначения.



Рисунок 1.1.1.1 – Кореновский район (границы)

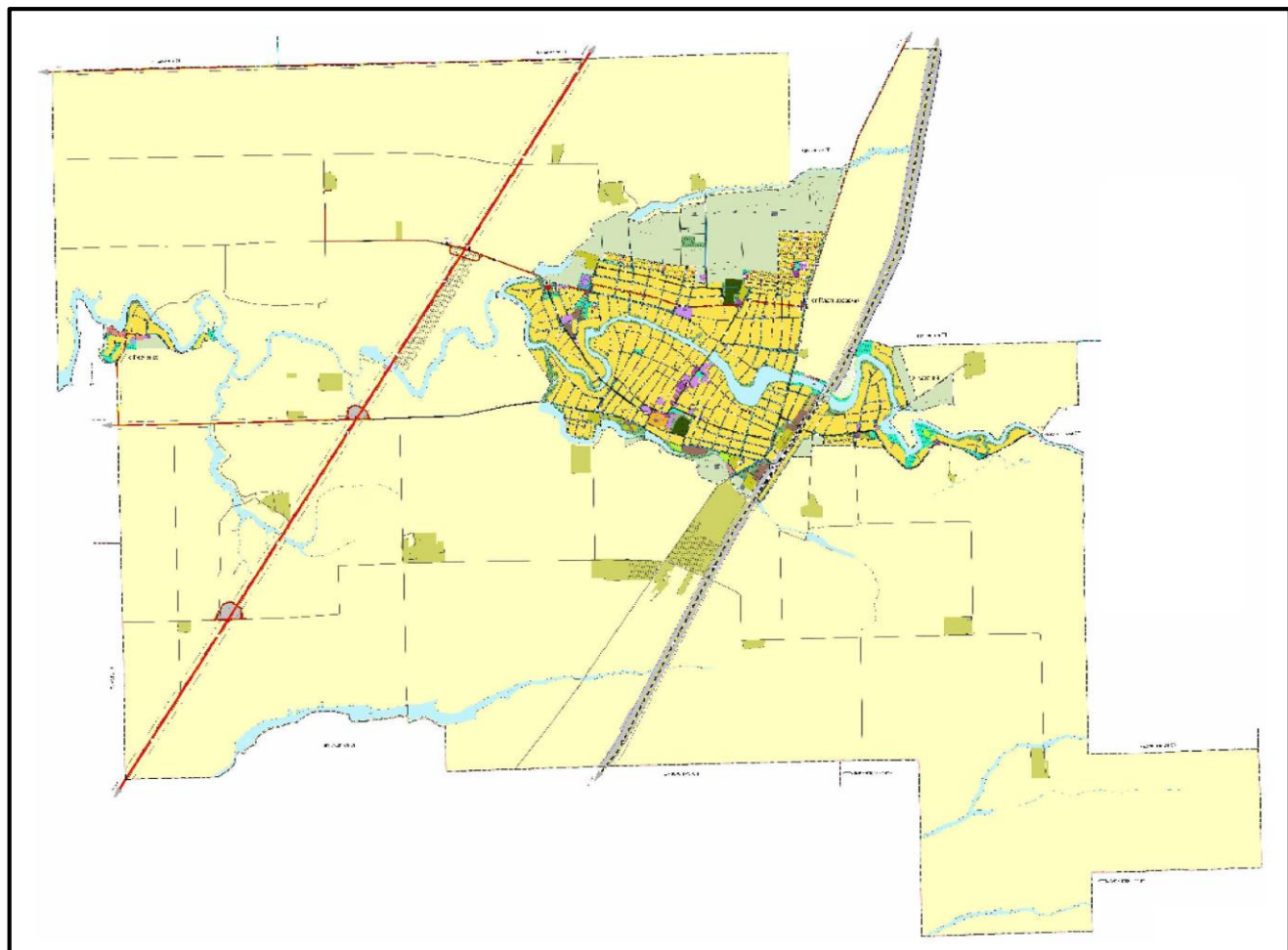


Рисунок 1.1.1.2 – Платнировское сельское поселение Кореновского района (границы)

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

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения, а также землями промышленности, водного фонда, землями особо охраняемых территорий, землями фонда перераспределения.

В границах поселения на землях сельскохозяйственного назначения расположены животноводческие предприятия, полевые станы бригад, на территории которых функционируют мастерские, крытые токи,

зернохранилища, конторские здания, склады удобрений, стоянки сельскохозяйственной техники.

Проектом предлагается сохранение действующих, а также восстановление и реконструкция недействующих животноводческих ферм, при условии организации санитарно-защитных зон в соответствии с действующими санитарными нормами и правилами.

В случае функционирования фермы вблизи жилой застройки или в водоохраной зоне реки, рекомендуются следующие мероприятия:

- уменьшение поголовья,
- ограничение хозяйственной деятельности на территории, прилегающей к жилой застройке или водоохраной зоне.

Основными принципами развития Платнировского сельского поселения Кореновского района, которые нашли отражение в предложенной в данном проекте планировочной структуре, являются:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;

- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом, так и прирезаемых земель;

- разработка оптимальной функционально-планировочной структуры станиц и поселков, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территорий.

В проектных границах населенных пунктов обозначены территории, предлагаемые настоящим проектом к освоению по мере необходимости под жилую застройку. Проектируемая жилая застройка станиц и поселков

представлена индивидуальным жилым фондом с приусадебными участками предельные размеры, которых устанавливаются администрацией сельского поселения.

К жилой застройке, попадающей в зоны различных планировочных ограничений, предъявляются требования по ее использованию: речь идет о зоне временной охраны памятников историко-культурного наследия, шумовой зоне автомобильных дорог, санитарно-защитной зоне от предприятий.

Участки жилой застройки, остающиеся в пределах границ нормативных санитарно-защитных зон от действующих предприятий, генеральным планом рассматриваются как территории ненормативного градостроительного использования, или зон строгого строительного режима.

В связи с очень низким уровнем обеспеченности малых населенных пунктов объектами социальной инфраструктуры выполнен расчет необходимости в объектах обслуживания и зарезервированы не занятые застройкой земельные участки для размещения объектов общественных центров ориентировочно в составе: магазин товаров повседневного спроса, почтовых отделений связи, приемных пунктов бытового обслуживания, отделений банка и т.п. В каждом населенном пункте предусмотрено обеспечение населения детскими садами с начальной школой, спортивными площадками, фельдшерско-акушерскими пунктами.

Генеральным планом предусмотрено обеспечение населенных пунктов поселения полным набором инженерного оборудования: водоснабжение, газоснабжение, электроснабжение, канализация и средства связи.

Резервирование территорий с четким функциональным назначением предотвратит размещение экологически вредных объектов, препятствующих дальнейшему территориальному развитию станиц и поселков.

Производственные и сельскохозяйственные предприятия высокого класса, согласно санитарной классификации, СанПиН генеральным планом

рекомендуется реконструировать, либо сохранять с условием выполнения ряда мероприятий:

- создание санитарно-защитных зон по периметру территорий,
- необходимость создания предприятиями мероприятий по организации СЗЗ, которые согласовываются органами Роспотребнадзора с учетом результатов санитарно-эпидемиологической экспертизы материалов и технологических процессов, расчетов рассеивания, уровня производимого шума и запыленности воздуха;
- возможно, сокращение части территории предприятий под основную производственную деятельность с использованием прилегающей к жилой застройке территории под административно-хозяйственную и коммунально-складскую зону этого же предприятия.

Архитектурно-планировочная организация территории

В связи с тем, что населенные пункты поселения, кроме его административного центра – станицы Платнировской, малочисленны, не плотно заселены и в существующих границах в большинстве случаев имеются определенные резервы для их развития на обозримое будущее, проектом предлагается территориальная структура населенных пунктов без изменения границ. Предложены территории для развития за пределами расчетного срока (на далекую перспективу) в границах населенных пунктов.

Не действующие в настоящее время производственные объекты проектом сохраняются с учетом их восстановления и реконструкции при наличии возможности с точки зрения соблюдения требований санитарных норм и правил.

В основу планировочного решения населенных пунктов поселения: х. Казачий и х. Левченко, положена идея создания современных благоустроенных населенных пунктов на основе анализа существующего положения с сохранением и усовершенствованием планировочной структуры населенных

пунктов, с учетом сложившихся транспортных связей, природно-ландшафтного окружения.

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

Основными градостроительными мероприятиями при проектировании являются:

- совершенствование функционального зонирования;
- завершение формирования существующих общественных центров, создание нового общественного центра и подцентров обслуживания на проектируемой и реконструируемой территории;
- реконструкция существующих кварталов и их благоустройство;
- проектирование системы зеленых насаждений;
- совершенствование транспортной инфраструктуры, создание транспортных развязок и примыканий к автомобильным дорогам внешней зоны;
- строительство автомобильной дороги, соединяющей станицу Платнировская – х. Левченко – х. Казачий.

На приусадебных участках, расположенных в пределах водоохраной зоны, должны соблюдаться правила их использования, исключающие загрязнение, засорение и истощение водных объектов.

Жилая застройка в СЗЗ (шумовой зоне) от автодороги «Кореновск – Платнировская» сохраняется при выполнении ряда мероприятий, направленных на оздоровление среды обитания человека. Для обеспечения снижения уровня шума и запыленности до требуемых гигиенических нормативов по всем факторам необходима организация санитарно-защитных барьеров между территорией источника воздействия и застройкой жилой зоны. Это – периметральное озеленение и строительство специальных экранов,

обеспечивающих ассимиляцию и фильтрацию загрязнителей, и защиту от шумового, пылевого и электромагнитного воздействия, применение новых технологических достижений при ремонте и реконструкции жилых и общественных зданий – установка звуко- и пыленепроницаемых оконных и дверных блоков и другие мероприятия. Точные технические характеристики санитарно-защитных зон и экранов выполняются на последующих стадиях проектирования специальным расчетом, а также должны быть предусмотрены в документации действующих предприятий.

Проектом предлагается реконструировать существующие здания сельских клубов, школ, магазинов, фельдшерско-акушерских пунктов; благоустроить и озеленить их участки.

Население

Основными характеристиками демографического потенциала территории являются: динамика численности населения, его половозрастная и трудовая структура, степень его экономической активности.

Таблица 1.1.1.1 – Изменение численности населения в муниципальном образовании

<i>Населенные пункты в Муниципальном образовании</i>	<i>Численность населения на 2018г., чел.</i>	<i>Численность населения на 2019г., чел.</i>	<i>Численность населения на 2020г., чел.</i>	<i>Численность населения на 2021г., чел.</i>
<i>ст. Платнировская</i>	12648	12649	12650	12651
<i>х. Казачий</i>	1372	1373	1374	1374
<i>х. Левченко</i>	187	188	188	189

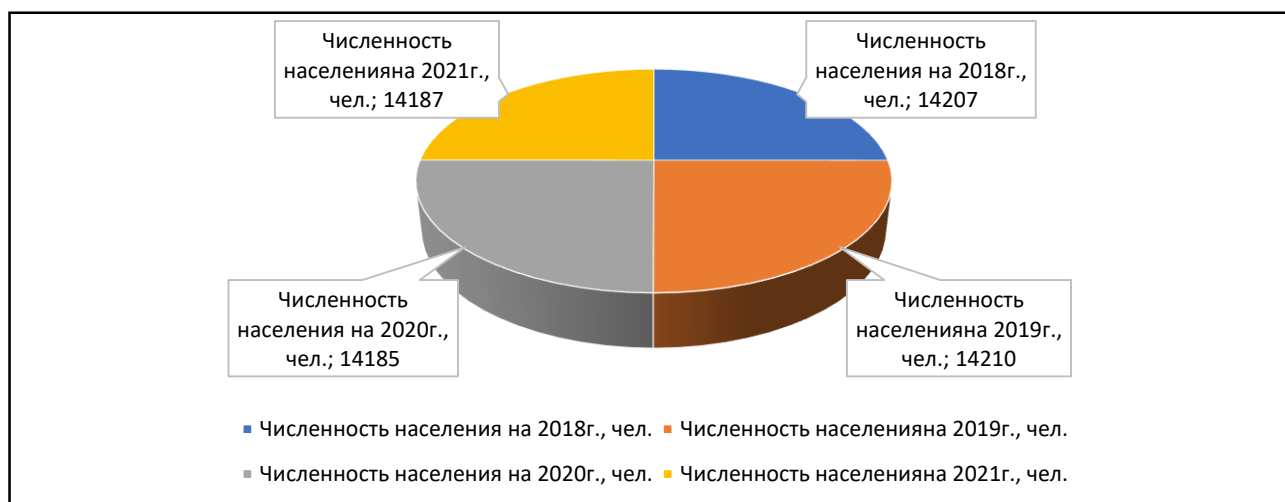


Рисунок 1.1.1.3 – Изменение численности населения в муниципальном образовании

Таблица 1.1.1.2 – Численность населения по возрастным категориям и трудоспособное население (2021г.)

Населенные пункты в Муниципальном образовании	Численность населения ДЕТИ от 0–7 лет	Численность населения ПОДРОСТКИ от 8–17 лет	Численность населения ТРУДОСПОСОБНЫЕ	Численность населения ПОЖИЛЫЕ
ст. Платнировская	3091	3492	4068	2000
х. Казачий	171	204	761	238
х. Левченко	21	18	63	87

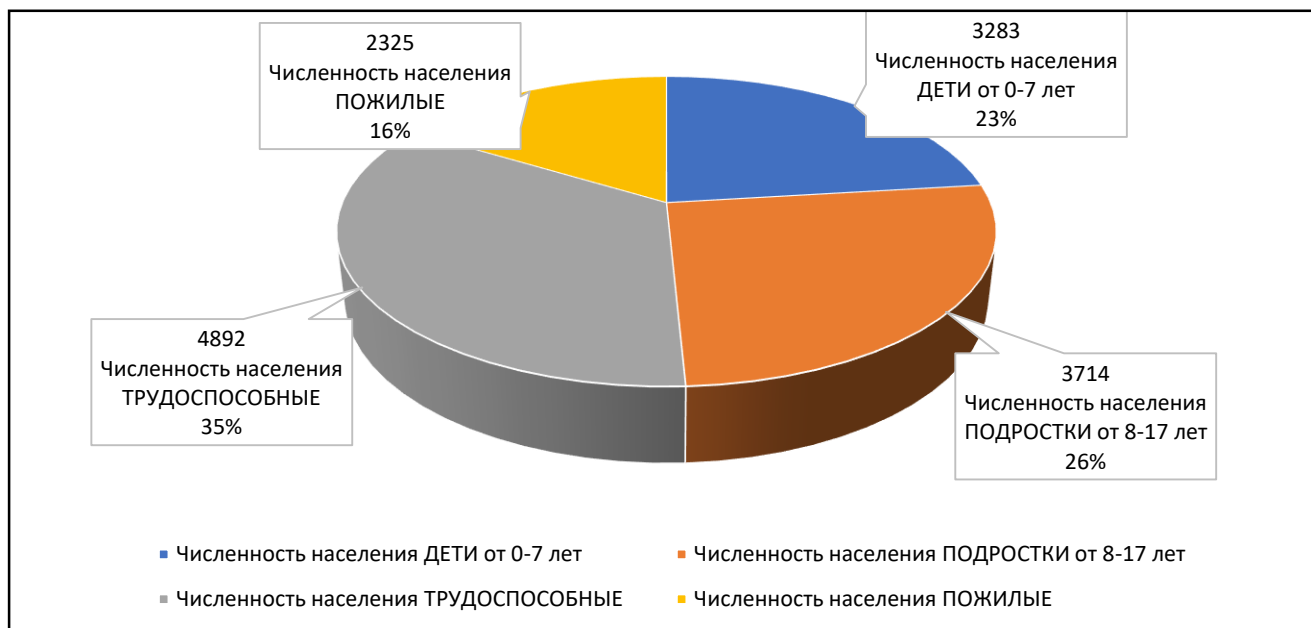


Рисунок 1.1.1.4 – Численность населения по возрастным категориям и трудоспособное население Платнировского сельского поселения Кореновского района (2021г.)

За рассматриваемый период показатели естественного движения населения носили переменный характер – наблюдается как рост, так и снижение коэффициентов смертности и рождаемости.

Стабильный рост численности населения Платнировского сельского поселения Кореновского района в первую очередь обеспечивается за счет стабильного высокого миграционного прироста.

Пол и возраст – важнейшие признаки населения, позволяющие рассчитывать не только демографические, но и социально–экономические показатели: объем и состав трудовых ресурсов, контингенты школьников, призывников, избирателей и т. д.

В настоящее время на 1000 мужчин в поселении приходится 1142 женщины (46,68 % к 53,32 % соответственно), что практически соответствует показателю соотношения мужчин и женщин в среднем по Краснодарскому краю. Так, пропорция между мужским и женским населением края составляет 46,4 % и 53,6 % соответственно или на 1000 мужчин приходится 1157 женщин. Данный показатель диспропорции между полами за последние 10 лет практически неизменен. Однако такое преобладание женского населения прослеживается не во всех возрастных группах.

Еще одним показателем, характеризующим демографическую ситуацию, является возрастная структура населения. Несмотря на то, что для территории сельского поселения характерно естественное воспроизводство населения и достаточно высокий миграционный приток, сложилась регрессивная возрастная структура населения, для которой характерно превышение населения в возрасте старше трудоспособного (22,02 %) над долей населения моложе трудоспособного возраста (16,83 %).

Основной составляющей трудовых ресурсов является трудоспособное население в трудоспособном возрасте. Возрастные границы и социально-демографический состав трудовых ресурсов определяется системой государственных законодательных актов.

Для регрессивной возрастной структуры населения также характерен высокий показатель демографической нагрузки, т.е. количество лиц нетрудоспособного возраста, приходящихся на 1000 человек трудоспособного возраста. В настоящий момент показатель составляет 635 человек на 1000 трудоспособного населения, что ниже районного показателя на 25,8 % (856 человека на 1000 трудоспособного).

В последние годы выделилась более тревожная тенденция – перераспределение численности нетрудоспособного населения из 635 человек общей нагрузки 360 – лица пожилого возраста.

Таким образом, для территории Платнировского сельского поселения Кореновского района главной демографической проблемой является достаточно низкая доля населения младших возрастных групп. Несмотря на то, что рост численности населения на протяжении последних лет происходит как за счет естественного воспроизводства населения (либо незначительное превышение уровня смертности), так и за счет положительного сальдо миграции, сохраняется достаточно низкая доля населения моложе трудоспособного. В перспективе такое соотношение может спровоцировать резкое снижение уровня рождаемости и переход к естественной убыли населения. В настоящее время данное положение сдерживается за счет многочисленного населения в фертильном возрасте рожденных 80-х годах. Однако происходит постепенное замещение данных возрастных групп малочисленным поколением 90-х годов.

Низкая доля детей в общей численности населения, приводит к росту доли пожилого населения, углубляется процесс старения, увеличивается средний возраст населения. В будущем это может привести к дальнейшему росту показателя демографической нагрузки и дальнейшему сокращению численности трудоспособного населения. Данная ситуация порождает требования к социальному обеспечению и медицинскому обслуживанию пожилых и старых людей, создает дополнительные трудности с пенсионным обеспечением, ведет к росту демографической нагрузки на экономически активное население.

В данный момент сокращение численности населения в определенной степени сдерживается достаточно высоким миграционным приростом численности населения. Однако ежегодно снижается коэффициент естественного воспроизводства населения, что обусловлено постепенным замещением благоприятной половозрастной структуры, образовавшейся в результате высокой рождаемости восьмидесятих малочисленным поколением 90-х годов. Данное обстоятельство в дальнейшем может способствовать

дальнейшему снижению уровня рождаемости, что в свою очередь приведет к отрицательному воспроизводству численности населения. Стабилизация демографических процессов возможна при условии роста рождаемости вследствие проводимого государством национального проекта, последовательной демографической политики, направленной на изменение репродуктивных моделей поведения, поддержку семей и т.д. Помимо этого, необходимым условием стабилизации развития является оживление экономики, что позволит обеспечить устойчивый миграционный прирост населения и возвращение молодых специалистов в сельскую местность, после обучения.

Трудовой потенциал территории полностью определяется характером демографической ситуации. Как уже ранее было описано, за последние годы происходит снижение численности трудовых ресурсов – численности населения в трудоспособном возрасте.

Проектируемая территориально-планировочная организация хутора Казачий

Хутор Казачий наиболее крупный населенный пункт поселения после его центра, с численностью населения 1072 человек, на расчетный срок численность населения составит 1420 человек, станица расположена в восточной части сельского поселения.

Территориально–планировочная структура населенного пункта обусловлена исторически сложившейся сеткой улиц и кварталов жилой застройки, сформированных вдоль железной дороги.

Развитие жилой зоны планируется в существующих границах населенного пункта на свободных территориях в восточной части станицы. Жилая застройка предполагается – усадебного типа.

Дальнейшему благоустройству, озеленению и реконструкции подлежат существующие административные здания общественного центра.

Предусматривается усовершенствование технологии существующих производственных предприятий с целью соблюдения нормативных размеров санитарно-защитных зон до жилой застройки.

Таблица 1.1.1.5 – Экспликация генерального плана хутора Казачий

№ п/п	Наименование	Кол-во	Этажность	Примечание
1	Отделение связи	1	1	сущ.
2	Отделение банка, магазин	1	1	проект на расчетный срок
3	МДОУ на 33 места	1	1	проект на расчетный срок
4	Библиотека	1	1	сущ.
5	Стадион	1	—	проект на расчетный срок
6	ФАП на 20 посещ.	1	—	сущ.
7	Станция скорой медицинской помощи на 1 автомобиль, аптека	1	1	проект на расчетный срок
8	Магазин продовольственный «Кредо-С»	1	1	сущ.
9	Прачечная, химчистка, баня	1	1	проект на расчетный срок
10	Предприятие бытового обслуживания, магазин	1	1	проект на расчетный срок
11	Дом культуры, магазин	1	1	проект на расчетный срок
12	Автобусная остановка	4	—	сущ.
13	Зерноток	1	—	сущ.
14	Автокемпинг для легковых автомобилей, в составе: – стоянка, – автосервис, – автомагазин, – кафе	1	—	проект на расчетный срок
15	МТФ	1	—	сущ.
16	Производственное предприятие V класса	1	—	проект. на расчетный срок, инвестиционная площадка
17	Производственное предприятие IV класса	2	—	проект на расчетный срок
18	Производственное предприятие сельскохозяйственного профиля	2	—	проект за расчетный срок

**Проектируемая территориально-планировочная организация
хутора Левченко**

Хутор Левченко с существующей численностью населения 195 человек, на расчетный срок численность населения не увеличивается. Населенный пункт расположен в западной части Платнировского сельского поселения Кореновского района.

Сложившийся планировочный каркас хутора Левченко проектом сохраняется. Жилая зона дополняется небольшими участками в юго-западной

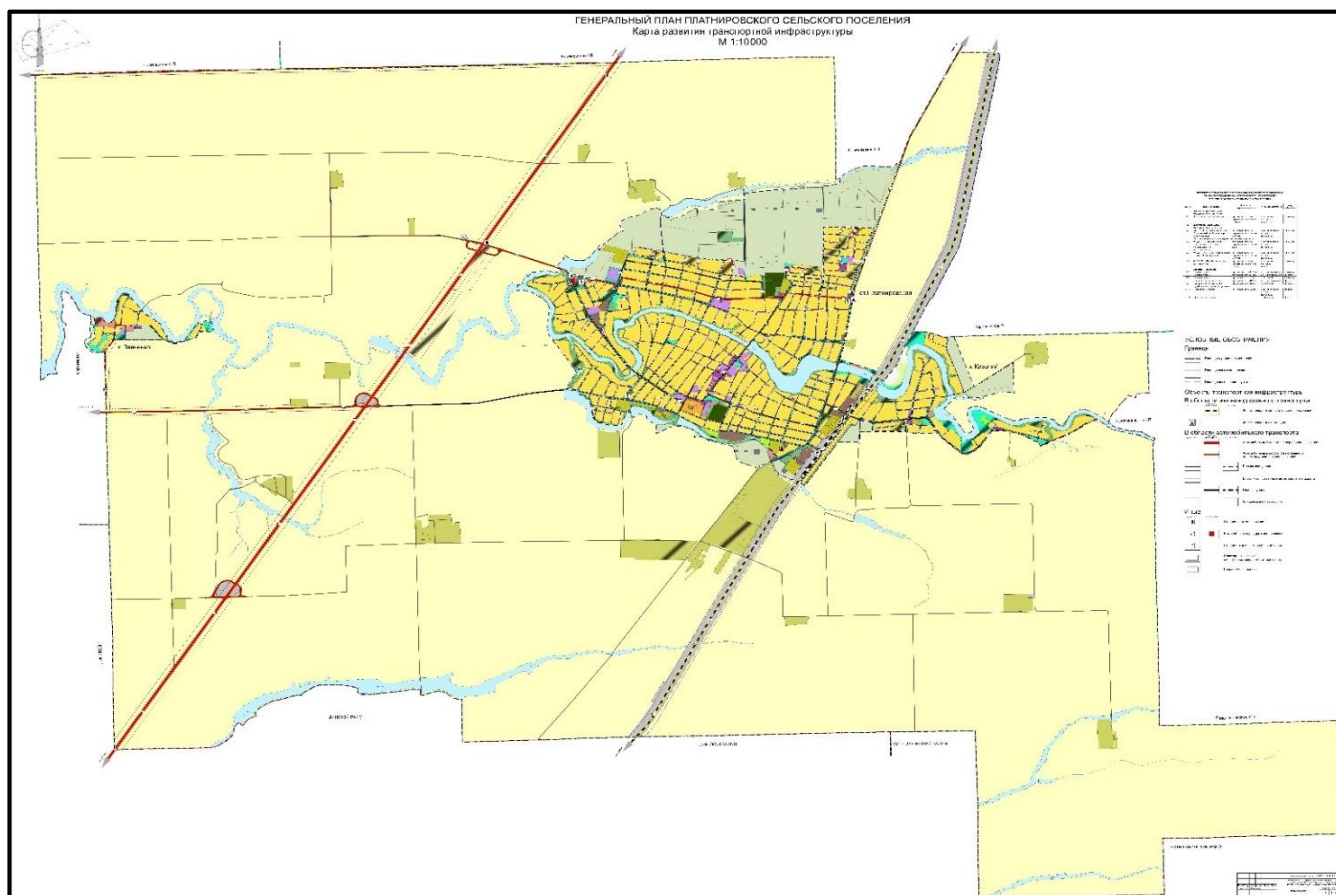
части поселка для освоения под усадебную жилую застройку на расчетный срок.

Планируется сохранение существующих общественных зданий и сооружений, их реконструкция с достройкой зданий.

Свободную территорию, расположенную в северной части хутора, в водоохранной зоне, проектом предложено использовать в качестве рекреационной зоны в виде базы отдыха.

В южной части поселка генеральным планом зарезервированы территории под жилую застройку для освоения на долгосрочную перспективу, где предусмотрено размещение общественного подцентра нового микрорайона.

Проектом предлагается сохранить территории промышленной зоны с учетом организации санитарно-защитного озеленения территории для обеспечения нормативного санитарного разрыва до жилой застройки. Проектом предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда населенных пунктов сельского поселения, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.



***Рисунок 1.1.1.5 – Карта развития транспортной инфраструктуры
Платнировского сельского поселения Кореновского района***

1.1.2 Анализ документов стратегического планирования

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172–ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

– определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально–экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально–экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

– разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;

– мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;

– иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р с редакцией от 11 июня 2014 года № 1032-р).

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

Цели Транспортной стратегии:

– формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

– обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

– обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

– интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

– повышение уровня безопасности транспортной системы;

– снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 года № 1662-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 08.08.2009 № 1121-р, Постановлений Правительства РФ от 10.02.2017 № 172, от 28.09.2018 № 1151) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификации 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.

На уровне муниципального образования Платнировского сельского поселения Кореновского района действуют программы:

- программа социальной инфраструктуры 2017 – 2025 гг.
- программа транспортной инфраструктуры 2017 – 2025 гг.

1.2 Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

1.2.1 Социально-экономическая деятельность территории

Платнировское сельское поселение Кореновского района расположено в южной части муниципального образования Кореновский район, в 56 км от краевого центра города Краснодара и в 8 км от районного центра – города Кореновска.

Границы муниципального образования проходят по смежеству с 3 поселениями Кореновского района и 2 муниципальными образованиями Краснодарского края:

- на севере с Кореновским городским поселением;
- на востоке с Раздольненским сельским поселением;
- на западе с Сергиевским сельским поселением;
- на юге с Динским и Усть-Лабинским районами.

Площадь муниципального образования – 199,41 км², что составляет 14,0 % от общей территории Кореновского района, из них 153,56 км² (77,0 %) составляют земли сельскохозяйственного назначения.

В населенных пунктах сельского поселения по состоянию на 01.10.2018 г. проживает 14212 человек, что составляет 16,5 % от общей численности населения Кореновского района и 32,1 % от населения района, проживающего в сельской местности. Плотность населения – 71 чел./км², плотность сети населенных пунктов – 1,5 населенных пункта на 100 км².

Транспортные связи с населенными пунктами муниципального образования осуществляются по автомобильным дорогам федерального значения I технической категории «Дон» и краевого значения III технической категории Кореновск – Платнировская и IV технической категории Платнировская – Сергиевская – Дядьковская. В восточной части поселения проходит железная дорога Краснодар – Тихорецк СКЖД.

Воздушный транспорт на территории поселения отсутствует.

Основные отрасли, формирующие хозяйственный комплекс поселения – сельское хозяйство, пищевая и перерабатывающая промышленность, промышленность строительных материалов.

Агропромышленный комплекс, вследствие благоприятных природноклиматических условий является одной из наиболее приоритетных отраслей хозяйственного комплекса. Производство сельскохозяйственной продукции на территории Платнировского сельского поселения Кореновского района осуществляют ряд сельскохозяйственных предприятий. Крупнейшие из них: ООО ПКФ «Весна», ООО «Раздольное», ООО «Сфера», ЗАО АФ «Русь», ООО «Восход».

Основная специализация – производство продукции растениеводства и животноводства. Основные направления аграрного сектора поселения – выращивание зерновых и зернобобовых культур. В отрасли животноводства —

разведение и содержание крупного рогатого скота. Также на территории поселения представлена такая отрасль сельского хозяйства как рыбоводство.

По оценке итогов, 2018 года объем производства продукции сельского хозяйства во всех категориях составил 1822,7 млн. рублей – 100,2 % уровня 2017 г. В структуре производства сельскохозяйственной продукции по категориям хозяйств порядка 78,7 % составили объемы производства в сельскохозяйственных организациях, 19,4 % приходилось на хозяйства населения. Удельный вес фермерских хозяйств за год вырос с 1,8 % до 1,9 %.

Растениеводство как отрасль имеет определяющее значение для всего хозяйственного комплекса, занимая лидирующие позиции в сельском хозяйстве. Платнировское сельское поселение Кореновского района располагает значительными площадями сельскохозяйственного назначения (77 % от общей площади поселения).

По структуре посевных площадей ведущее место занимают зерновые и зернобобовые культуры. Зерновое хозяйство представлено выращиванием разнообразных культур, ведущее место среди которых занимают озимая пшеница, кукуруза на зерно и ячмень озимый. Благодаря максимальному использованию пашни, соблюдению севооборотов, оптимальному внесению минеральных и органических удобрений в 2018 году рост сборов зерновых культур составил 58,5% к уровню 2017г. В 2018 году всеми хозяйствами поселения было собрано 8,97 тысячи тонн зерновых и зернобобовых культур (в весе после доработки).

Производство технических культур на территории поселения связано главным образом с выращиванием сахарной свеклы и сои. Основными производителями данных культуры являются сельскохозяйственные организации – более 97% валового сбора. За прошедший период произошло значительное снижение производства данной категории сельскохозяйственных культур. Объемы сборов сахарной свеклы и сои составили всего 22,7% и 61,4% от уровня 2017 года соответственно. Также произошло значительное снижение

валового сбора подсолнечника (в весе после доработки), всего 23,1% от уровня сборов 2017 года.

Выращиванием овощных культур на территории поселения в основном занимаются в хозяйствах населения и КФХ, на долю которых приходится 98,2%.

Достаточно большое внимание уделяют развитию малых форм хозяйствования. По многим видам продукции этот сектор занимает значительную долю в производстве мяса, молока, яиц, овощей и картофеля.

Несмотря на то, что на долю малых форм хозяйствования в общем объеме валовой продукции растениеводства приходится всего 21,3%, они являются практически основными производителями картофеля (95,0% от общего валового сбора), овощей (98,2% от общего валового сбора), плодов, ягод и винограда (100,0% от общего валового сбора).

Для экономики поселения не менее значима роль животноводческой отрасли. За последние несколько лет наметились положительные тенденции, увеличилось поголовье крупного рогатого скота. Если в 2017 году поголовье КРС составляло 747 голов, то в 2018 году — почти 840 голов рост поголовья обеспечен в основном за счет увеличения поголовья КРС в ЛПХ.

Валовое производство молока в хозяйствах всех категорий по итогам 2018 года составило 1,39 тыс. тонн, что ниже показателя предыдущего года на 0,41 тыс. тонн, или на 22,8 %, из них в ЛПХ произведено 1,29 тыс. тонн.

Хозяйствами поселения произведено почти 8,2 тыс. т мяса в живой массе (130,2 % к уровню 2017 г.), из них на долю сельскохозяйственных организаций приходится 75,6 %.

Общая численность поголовья птицы составляет около 742,0 тысяч голов. Изменения в направлении птицеводства позволило увеличить производство куриных яиц с 4,5 млн. штук до 28,98 млн. штук.

Промышленный сектор в поселении представлен предприятиями переработки: мельницей, предприятиями по производству хлеба и

хлебобулочных изделий, двумя комбикормовыми заводами, рыбцехами, предприятием по производству продуктов питания глубокой заморозки,

Строительную отрасль представляют 1 бюджетообразующее предприятие ЗАО «Платнировское», а также ООО «Полипласт-Юг» предприятие по производству пластификаторов для бетона и ИП Афонин А.В., который осуществляет производство металлопластиковых изделий.

Пищевая и перерабатывающая промышленность являются важными составляющими в экономике поселения. Крестьянское хозяйство «Пирамида» предприятие замкнутого цикла: осуществляет выращивание, переработку зерновых культур, производство комбикормов, муки, выпечку хлебобулочных изделий широкого ассортимента. На хлебозаводе ИП Героева В.В. выпускается кондитерская продукция высокого качества и хлебобулочные изделия.

Также функционирует два рыбцеха и завода по производству пищевых продуктов глубокой заморозки.

Социальная сфера Платнировского сельского поселения Кореновского района состоит из различных объектов, выполняющих социальные задачи общества, к которым можно отнести учреждения социальной защиты, а также предприятия, оказывающие социально-бытовые услуги населению.

Названные отрасли социальной сферы оказывают непосредственное влияние на уровень благосостояния и качество жизни населения, и имеют своим непосредственным адресатом людей, их материальные, физические и духовные возможности.

Система образования представлена 8 образовательными учреждениями:

- 2 общеобразовательные школы;
- 1 основная школа;
- 1 государственное общеобразовательное учреждение — коррекционная школа-интернат ст. Платнировской;
- 2 муниципальных дошкольных образовательных учреждения;

– 1 Кореновский автомеханический техникум (ГБПОУ КК КАТ) в ст. Платнировской;

– 1 муниципальным учреждением дополнительного образования детей.

Учреждения дошкольного образования представлены 2 детскими садами, которые располагаются в ст. Платнировская.

Количество мест в дошкольных образовательных учреждениях по проекту составляет 538 мест. Фактическая наполняемость дошкольных учреждений составляет 609 детей. Нехватка мест в детских дошкольных учреждениях является на сегодняшний день одной из самых актуальных проблем. Так превышение фактической наполняемости над проектной составляет 113,2 %. На детские дошкольные учреждения ст. Платнировская ложится дополнительная нагрузка по обслуживанию населения дошкольного возраста хуторов Левченко и Казачий, т.к. на территории данных населенных пунктов данный вид учреждений отсутствует.

«Охват детей в возрасте 1–6 лет дошкольными учреждениями» по итогам 2018 года составила 45,9 %, практически соответствует уровню 2017 года.

Техническое состояние действующих дошкольных учреждений находится в удовлетворительном состоянии, поэтому показатель «Доля муниципальных дошкольных образовательных учреждений, здания которых находятся в аварийном состоянии или требуют капитального ремонта, в общем числе муниципальных дошкольных образовательных учреждений» равен 0.

На территории поселения в 2018 г. функционирует 3 общеобразовательные школы. Численность учащихся составляет 1,2 тыс. человек. Кроме того, в ст. Платнировская функционирует специальное (коррекционное) образовательное учреждение, реализующее образовательные программы, адаптированные для обучения лиц с нарушением психического развития.

В общем, по поселению, фактическая загруженность общеобразовательных учреждений составляет 100,8 %.

В ст. Платнировская расположено специальное (коррекционное) образовательное учреждение, реализующих образовательные программы, адаптированные для обучения лиц с нарушением интеллекта – государственное специальное (коррекционное) образовательное учреждение для обучающихся (воспитанников) школа–интернат VIII вида ст. Платнировской Краснодарского края, в котором обучаются и проживают 164 воспитанника.

В центре поселения функционирует государственное профессиональное учреждение: Кореновский автомеханический техникум (ГБПОУ КК КАТ). Обучение ведётся по направлениям: автомеханик, повар–кондитер, тракторист машинист с/х машин, где в 2018 году обучалось 451 человек.

В последние годы большое внимание уделяется организации дополнительного образования детей. В учреждениях дополнительного образования реализуются программы различного направления: художественно – эстетическое, физкультурно-спортивного, социально–педагогического, научно-технического и т.д. Учреждения дополнительного образования представлены 1 учреждением – МБУ ДО «ДШИ ст. Платнировской», где обучается 335 человек.

На территории Платнировского сельского поселения Кореновского района расположено 28 объектов физкультурно-спортивного назначения: 18 плоскостных спортивных сооружения (12,99 тыс. м²), 8 спортивных залов (1,13 тыс. м² пола).

Учреждения здравоохранения представлены Платнировской участковой больницей, включающей стационарное отделение на 36 коек и поликлиническое отделение на 250 посещений в смену, а также 2 фельдшерско-акушерскими пунктами, расположенными в хуторах Левченко и Казачий.

Численность работающих в Платнировской участковой больнице составляет 76 человек, из них 23 врача, 22 человек среднего медицинского персонала.

Здание участковой больницы требует капитального ремонта, ФАП х. Левченко расположен в приспособленном помещении и требует строительство нового здания.

При Платнировской УБ функционирует 1 отделение скорой медицинской помощи МБУЗ «Кореновская ЦРБ» на 1 автомобиль.

Учреждения социальной направленности на территории поселения расположены в ст. Платнировская и представлены 3 отделениями социального обслуживания на дому – предназначенные для оказания социальных услуг в домашних условиях и отделением временного проживания на 20 койко-мест;

Для проведения мероприятий культурно–досуговой и массово–просветительской деятельности в сельском поселении функционирует 2 клубных учреждения и библиотеки.

1.2.2 Деятельность в сфере транспорта, дорожная деятельность

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

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципального образования, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования;
- содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах;

– ведение реестра парковок общего пользования 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 городского парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

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

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

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

а) федеральный уровень:

1) разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

2) разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

3) обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля.

б) региональный уровень:

1) обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

2) согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения.

в) местный уровень:

1) разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

2) разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы:

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности муниципальных и региональных дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта. Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

– совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

– введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с

перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

– информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

– развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

– учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально– экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

1.3 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

Улично-дорожная сеть проектировалась в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно–планировочной организации территории и характера застройки.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

– поселковая дорога – осуществляет связь населенного пункта с внешней дорогой общей сети, в сложившихся условиях она является частью дороги межмуниципального значения;

– главные улицы – осуществляют связь жилых территорий с общественным центром;

– *улицы в жилой застройке:*

– основная – осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением;

– второстепенная – осуществляет связь между основными жилыми улицами;

– проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Ширина магистральных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 7,0 – 12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

– автомобильная дорога регионального значения по ул. Карла Маркса, главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;

– улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная и пешеходная связь внутри жилых территорий и с главными улицами.

Таблица 1.3.1 – Характеристика улично-дорожной сети Платнировского сельского поселения Кореновского района

<i>№ п/п</i>	<i>Наименование дорог</i>	<i>Протяженность, км</i>	<i>Тип покрытия</i>	<i>Наличие на дороге территории: Детский сад, школа, СДК</i>
1	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Заречная	1,7	Щебень	
2	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, пер. Лиманный	0,2	Гравийно- песчаная смесь	
3	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Зои Космодемьянской	0,3	Асфальт	
4	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, пер. Гоголя	0,3	Гравийно- песчаная смесь	
5	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Щорса	0,3	Щебень	
		0,2	Гравийно- песчаная смесь	
		0,5		
6	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Пархоменко	0,5	Щебень	
7	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Магистральная	2,0	Гравийно- песчаная смесь	
8	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Воронина	0,5	Гравийно- песчаная смесь	
9	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Кочубея	0,3	Асфальт	
		0,8	Щебень	
		1,1		
10	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Степная	4,1	Асфальт	
		0,6	Гравийно- песчаная смесь	
		4,7		
11	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Матросова	0,5	Асфальт	
		1,0	Гравийно- песчаная смесь	
		1,5		
12	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, ул. Золотарева	0,2	Асфальт	
		0,6	Гравийно- песчаная смесь	
		0,8		
13	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, пер. Невского	0,3	Гравийно- песчаная смесь	
14	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Казачий, пер. Виноградный	0,4	Гравийно- песчаная смесь	
ИТОГО		14,8		
15	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Левченко, ул. Центральная	0,6	Асфальт	
		2,5	Гравийно- песчаная смесь	
		3,1		
16	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Левченко, ул. Береговая	1,5	Щебень	
17	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Левченко, пер. Береговой	0,5	Гравийно- песчаная смесь	
18	Краснодарский край, Кореновский район, хутор Левченко, пер. Кирпичный	0,6	Щебень	
ИТОГО		5,7		
19	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Октябрьская	0,3	Асфальт	детский сад
		2,4	Гравийно- песчаная смесь	
		2,7		
20	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Пионерская	1,3	Гравийно- песчаная смесь	
21	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Некрасова	2,7	Гравийно- песчаная смесь	

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

22	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Маркова	1,0	Гравийно-песчаная смесь	
23	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Мира	0,8	Асфальт	
		0,7	Гравийно-песчаная смесь	
		1,5		
24	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Подвойского	1,4	Гравийно-песчаная смесь	
25	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Фрунзе	0,4	Асфальт	
		1,6	Гравийно-песчаная смесь	
		2,0		
26	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Пролетарская	0,3	Асфальт	школа
		3,0	Щебень	
		3,3		
27	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Розы Люксембург	2,0	Гравийно-песчаная смесь	
28	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Светлый	0,4	Щебень	
29	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Пролетарский	0,3	Гравийно-песчаная смесь	
30	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Базовский	0,3	Щебень	
31	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Западный	0,5	Щебень	
32	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца Платнировская, пер. Зеленый	0,3	Щебень	
33	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Колхозный	0,2	Щебень	
34	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Узкий	0,2	Гравийно-песчаная смесь	
35	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Какайский	0,4	Щебень	
36	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Степной	0,4	Гравийно-песчаная смесь	
37	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Ленина	0,6	Гравийно-песчаная смесь	
38	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Набережная	0,6	Щебень	
39	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красноармейская	0,4	Щебень	
40	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Крупской	0,2	Щебень	
41	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Ленина	2,4	Асфальт	школа
		0,8	Щебень	
		3,2		
42	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Пушкина	1,7	Асфальт	
		0,9	Гравийно-песчаная смесь	
		2,6		
43	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Советская	4,8	Асфальт	
		0,5	Гравийно-песчаная смесь	
		5,3		
44	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Третьякова	2,0	Асфальт	ДШИ, детский сад, школа
		0,6	Гравийно-песчаная смесь	
		0,139	Гравий	
		2,739		
45	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная	2,6	Асфальт	ДКЦ
46	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Горького	1,9	Гравийно-песчаная смесь	

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

47	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Дзержинского	1,5	Гравийно-песчаная смесь	
48	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Казачья	2,6	Гравийно-песчаная смесь	
49	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Западная	1,0	Щебень	
50	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Калинина	0,5	Асфальт	
		1,5	Гравийно-песчаная смесь	
		2		
55	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Кирова	0,4	Асфальт	
		2,2	Гравийно-песчаная смесь	
		2,6		
56	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Комсомольская	2,2	Гравийно-песчаная смесь	
57	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Кооперативная	1	Асфальт	
		0,2	Гравийно-песчаная смесь	
		1,2		
58	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Южная	2,6	Гравийно-песчаная смесь	
		1,4	Грунт	
		4		
59	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Кошевого	1,4	Гравийно-песчаная смесь	
60	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Котовского	2,3	Гравийно-песчаная смесь	
61	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Кучерявого	2,5	Асфальт	
		0,4	Гравий	
		2,9		
62	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Чехова	0,2	Щебень	
63	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Подмезенная	0,2	Асфальт	
		0,6	Гравийно-песчаная смесь	
		0,8		
64	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Юбилейный	0,3	Щебень	
65	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Таманский	0,5	Щебень	
66	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Речная	0,4	Гравийно-песчаная смесь	
67	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Дружбы	0,2	Гравийно-песчаная смесь	
68	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Жеребкина	0,13	Асфальтобетон	
		0,07	Щебень	
		0,5	Гравийно-песчаная смесь	
		0,7		
69	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Партизанский	0,7	Гравийно-песчаная смесь	
70	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Шевченко	2,3	Гравийно-песчаная смесь	
71	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Мирошника	0,09	Асфальтобетон	
		0,3	Гравийно-песчаная смесь	
		0,39		
72	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Магистральная	0,4	Асфальт	
73	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Энгельса	1,4	Асфальт	

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

74	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Жукова	0,6	Гравийно-песчаная смесь	
		0,3	Грунт	
		0,9		
75	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Хлеборобская	2,8	Гравийно-песчаная смесь	
76	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Кореновский	0,2	Гравийно-песчаная смесь	
		0,3	Гравий	
		0,5		
77	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Сергиевский	0,2	Гравийно-песчаная смесь	
78	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Горный	0,4	Щебень	
79	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Платнировский	0,3	Гравийно-песчаная смесь	
80	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Ломоносова	0,7	Гравийно-песчаная смесь	
81	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Советский	0,8	Щебень	
82	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Чапаева	0,35	Щебень	
83	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Школьный	0,2	Щебень	
84	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Российская	0,3	Щебень	
85	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Охотничья	0,3	Щебень	
86	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Краснодарская	0,3	Щебень	
87	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Молодежная	0,2	Гравийно-песчаная смесь	
88	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Гаражная	0,3	Щебень	
89	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Луначарского	0,9	Гравийно-песчаная смесь	
90	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Луначарского	0,25	Щебень	
91	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Садовая	0,4	Щебень	
92	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Железнодорожный	0,35	Щебень	
93	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Элеваторная	0,6	Щебень	
94	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Привокзальная	0,3	Щебень	
95	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, пер. Южный	0,1	Щебень	
96	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Северная	2,2	Гравийно-песчаная смесь	
95	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Кубанская	0,3	Гравийно-песчаная смесь	
		0,3	Грунт	
		0,9	Гравий	
		1,8		
96	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Полевая	0,9	Гравий	
97	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Солнечная	0,6	Гравий	
98	Краснодарский край, Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Весенняя	0,5	Грунт	

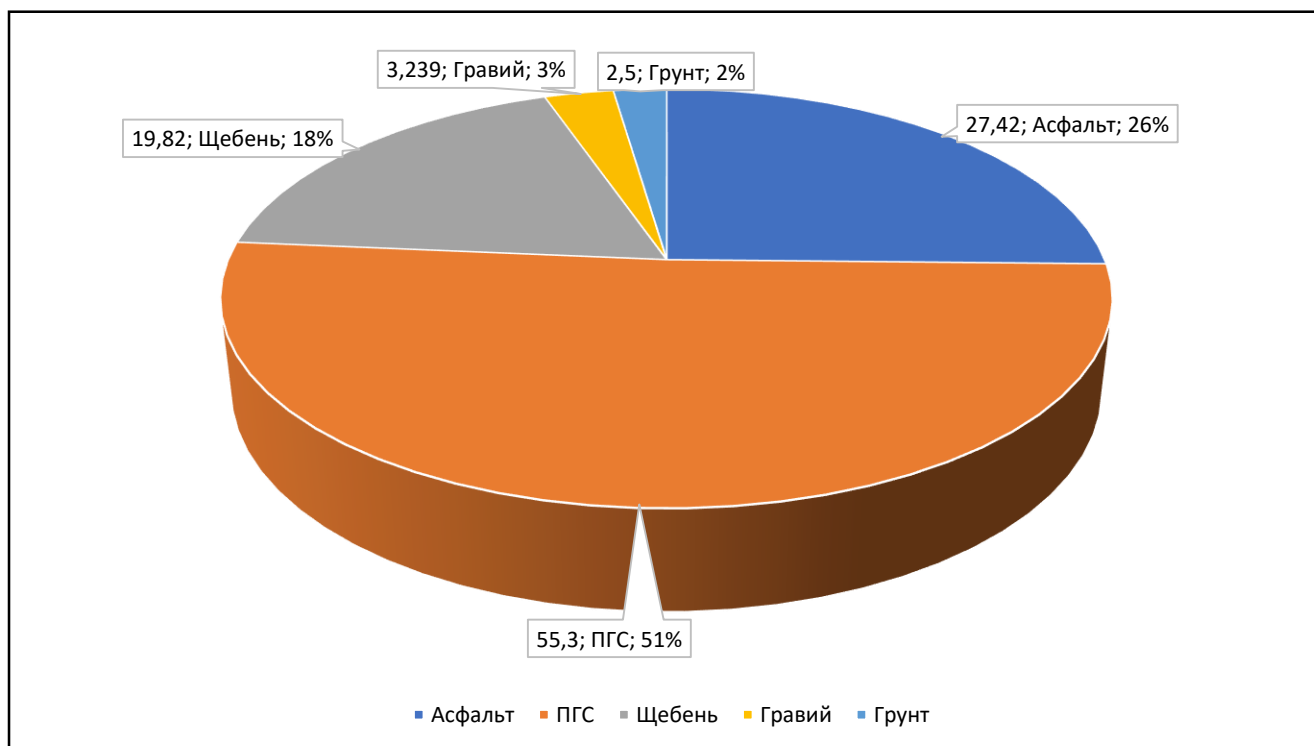


Рисунок 1.3.1 – Протяженности дорог Платнировского сельского поселения Кореновского района по типу покрытий

На сегодняшний день выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети населённых пунктов Платнировского сельского поселения Кореновского района:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, отсутствие на части улиц дорожных одежд капитального типа;
- неудовлетворительное состояние дорожной одежды на существующих асфальтированных улицах;
- неудовлетворительное состояние существующих улиц с гравийным покрытием и грунтовых;
- отсутствие тротуаров на улицах.



Фото 1.3.1 – Фрагмент дорожной одежды на ул. Ленина



Фото 1.3.2 – Фрагмент дорожной одежды на ул. Кучерявого



Фото 1.3.3 – Фрагмент дорожной одежды на ул. Калинина



Фото 1.3.4 – Фрагмент дорожной одежды на ул. Калинина



Фото 1.3.5 – Фрагмент дорожной одежды на ул. Комсомольская



Фото 1.3.6 – Фрагмент грунтовой дороги ул. Котовского



Фото 1.3.7 – Фрагмент грунтовой дороги ул. Южная

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 ОДД, включающая работы по содержанию и ремонту ТСОДД, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

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

В связи с отсутствием ПОДД комплексная деятельность по ОДД на территории Платнировского сельского поселения не осуществляется.

В тоже время, с учетом существующего уровня финансирования, в рамках возложенных действующим законодательством полномочий, администрацией Платнировского сельского поселения проводятся мероприятия локального характера по обустройству и содержанию ТСОДД.

На основе проведенного анализа можно сделать вывод, что в целом качество содержания дорог и уровень их обслуживания оценивается как средний, так как обеспечивается поддержание потребительских свойств дорог на уровне выше допустимого, учитывая состояние конструктивных элементов дорог и их составляющих, зависящих от содержания, не вызывает необходимость временного ограничения или прекращения движения транспортных средств.

Совершенствование транспортной инфраструктуры заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц, и проездов по категориям в соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», реконструкции существующих транспортных узлов:

- пересечений и примыканий автодорог путем выбора современных и эффективных вариантов транспортных развязок;
- совершенствование транспортной инфраструктуры, создание системы транспортных развязок и примыканий к категорированным дорогам внешней зоны.

С севера на юг через станицу проходит железная дорога Краснодар – Тихорецкая. Связь между станицей Платнировской и хутором Казачий осуществляется через железнодорожный переезд по ул. Магистральной. В южной части территорию станицы ограничивает приток реки Кирпили, с западной стороны проходит автомобильная дорога федерального значения «Дон». В настоящее время в южной и северной частях станицы осваиваются новые жилые районы. Все эти внешние факторы определяют границы градостроительных интересов станицы Платнировской, как центра поселения.

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

Существующая транспортная схема населенного пункта представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

1.4.1 Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования

К транспорту общего пользования относятся:

– весь железнодорожный транспорт, осуществляющий перевозки как груза, так и пассажиров, и их багажа (ст. ст. 2, 4 УЖТ; ст. 2 Закона о железнодорожном транспорте);

– автомобильный и городской электрический транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа (ст. 19 УАТ). Таким образом, к транспорту общего пользования не относятся автомобильный транспорт, осуществляющий перевозки груза, и легковое такси, осуществляющее перевозки пассажиров;

– внутренний водный транспорт, осуществляющий перевозки пассажиров и их багажа (п. 2 ст. 95 КВВТ);

– воздушный транспорт, осуществляющий перевозки пассажиров и их багажа.

Основным транспортным средством общего пользования в Платнировском сельском поселении Кореновского района является пассажирский автотранспорт. Вместе с тем действует железнодорожный транспорт направлением Краснодар – Тихорецкая с железнодорожной станцией Платнировская.

Воздушный транспорт на территории поселения отсутствует.

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.

Транспортные связи с населенными пунктами муниципального образования осуществляются по автомобильным дорогам федерального значения I технической категории «Дон» и краевого значения III технической категории Кореновск – Платнировская и IV технической категории Платнировская – Сергиевская – Дядьковская.

Перевозка пассажиров на территории поселения осуществляется пассажирскими автобусами, следующими по двум маршрутам г Кореновск–ст. Платнировская–х. Казачий, г. Кореновск – х. Казачий–ст. Платнировская.

Интервал движения автобусов–30 минут.

В автобусный маршрут г. Кореновск– ст. Сергиевская включен транзит через х. Левченко. Количество рейсов–4, время прибытия на х. Левченко– 6 ч. 07 мин., 9 час. 55 мин., 11 час.50 мин., 14 час.15 мин.

Таблица 1.4.1.1 – Расписание движения междугородных автобусов

<i>Отправление из Платнировской</i>	<i>Прибытие в Краснодар</i>	<i>В пути</i>	<i>Перевозчик</i>	<i>Дни</i>
06:13 Платнировская, Платнировская/центр	07:18 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 5 м	Лебединский А.В.	неизвестно
06:15 № 56701, Платнировская, Станица Платнировская	07:18 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 3 м	КПАС	ежедневно
07:42 Платнировская, Платнировская/центр	09:07 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 25 м	Лебединский А.В.	неизвестно
07:44 № 56703, Платнировская, Станица Платнировская	09:07 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 23 м	КПАС	ежедневно
08:35 Платнировская, Платнировская/трасса	09:42 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 7 м	Кореновское АТП	неизвестно
08:37 № 51301, Платнировская/трасса	09:42 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 5 м	КПАС	ежедневно
09:45 Платнировская, Платнировская/трасса	10:52 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 7 м	Кореновское АТП	неизвестно
09:47 № 51303, Платнировская/трасса	10:52 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 5 м	КПАС	ежедневно
11:15 Платнировская, Платнировская/центр	12:22 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 7 м	Лебединский А.В.	неизвестно
11:17 № 56711, Платнировская, Станица Платнировская	12:22 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 5 м	КПАС	ежедневно
11:52 Платнировская, Платнировская/центр	13:17 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 25 м	Лебединский А.В.	неизвестно
11:54 № 56705, Платнировская, Станица Платнировская	13:17 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 23 м	КПАС	ежедневно
14:05 Платнировская, Платнировская/трасса	15:12 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 7 м	Кореновское АТП	неизвестно
14:07 № 51307, Платнировская/трасса	15:12 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 5 м	КПАС	ежедневно
15:15 Платнировская, Платнировская/трасса/	16:22 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 7 м	Кореновское АТП	неизвестно
15:17 № 51309, Платнировская/трасса	16:22 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 5 м	КПАС	ежедневно
16:55 Платнировская, Платнировская/трасса	18:02 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 7 м	Кореновское АТП	неизвестно
17:12 Платнировская, Платнировская/центр	18:37 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 25 м	Лебединский А.В.	неизвестно
17:14 № 56707, Платнировская, Станица Платнировская	18:37 Краснодар, Автостанция №2	1 ч 23 м	КПАС	ежедневно

В восточной части поселения проходит железная дорога Краснодар – Тихорецк СКЖД.

На территории поселения имеется железнодорожный вокзал, перевозки осуществляют проходящие пассажирские поезда и электрички, следующие по маршруту Тихорецк–Краснодар.

Таблица 1.4.1.2 – Расписание электропоездов

<i>Маршрут</i>	<i>Время отправления</i>	<i>Время прибытия</i>
<i>Кореновск–Краснодар</i>	05:56	07:31
<i>Тихорецкая–Краснодар</i>	09:32	11:13
<i>Тихорецкая–Краснодар</i>	17:50	19:29
<i>Белоглинская–Краснодар</i>	17:50	19:29
<i>Краснодар–Белоглинская</i>	8:49	10:31
<i>Краснодар–Тихорецкая</i>	8:49	10:31
<i>Краснодар–Тихорецкая</i>	17:30	19:05
<i>Краснодар–Кореновск</i>	20:32	22:07

Водный транспорт – в настоящее время на территории Платнировского сельского поселения Кореновского района водный транспорт отсутствует.

На момент разработки комплексной схемы организации дорожного движения пассажирский транспорт в полной мере удовлетворяет потребности населения. Для повышения качества обслуживания пассажиров автотранспортные предприятия должны систематически обследовать и изучать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года на всей маршрутной сети.

В населённых пунктах Платнировского сельского поселения Кореновского района генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

1.4.2 Организация движения грузовых транспортных средств

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом. По территории муниципального образования проходит участок железной дороги «Тихорецкая-Сальск».

Среднесуточный грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет – 3000 тон.

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

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

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

Автомобильный грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети муниципального образования, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного

покрытия, увеличение дорожно-транспортных происшествий и заторов. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

В Платнировском сельском поселении Кореновского района на момент разработки КСОДД введен запрет движения грузового транспорта на следующих участках:

- ул. Горького (от ул. Кучерявого до ул. Пионерская);
- ул. Красная (от ул. Третьякова до пер. Луначарского);
- ул. Ленина (от ул. Кучерявого до ул. Пионерская);
- ул. Пушкина (от ул. Карла Маркса до ул. Пролетарская);
- ул. Советская (от ул. Кучерявого до ул. Комсомольская);
- ул. Энгельса (от ул. Кучерявого до ул. Пионерская).

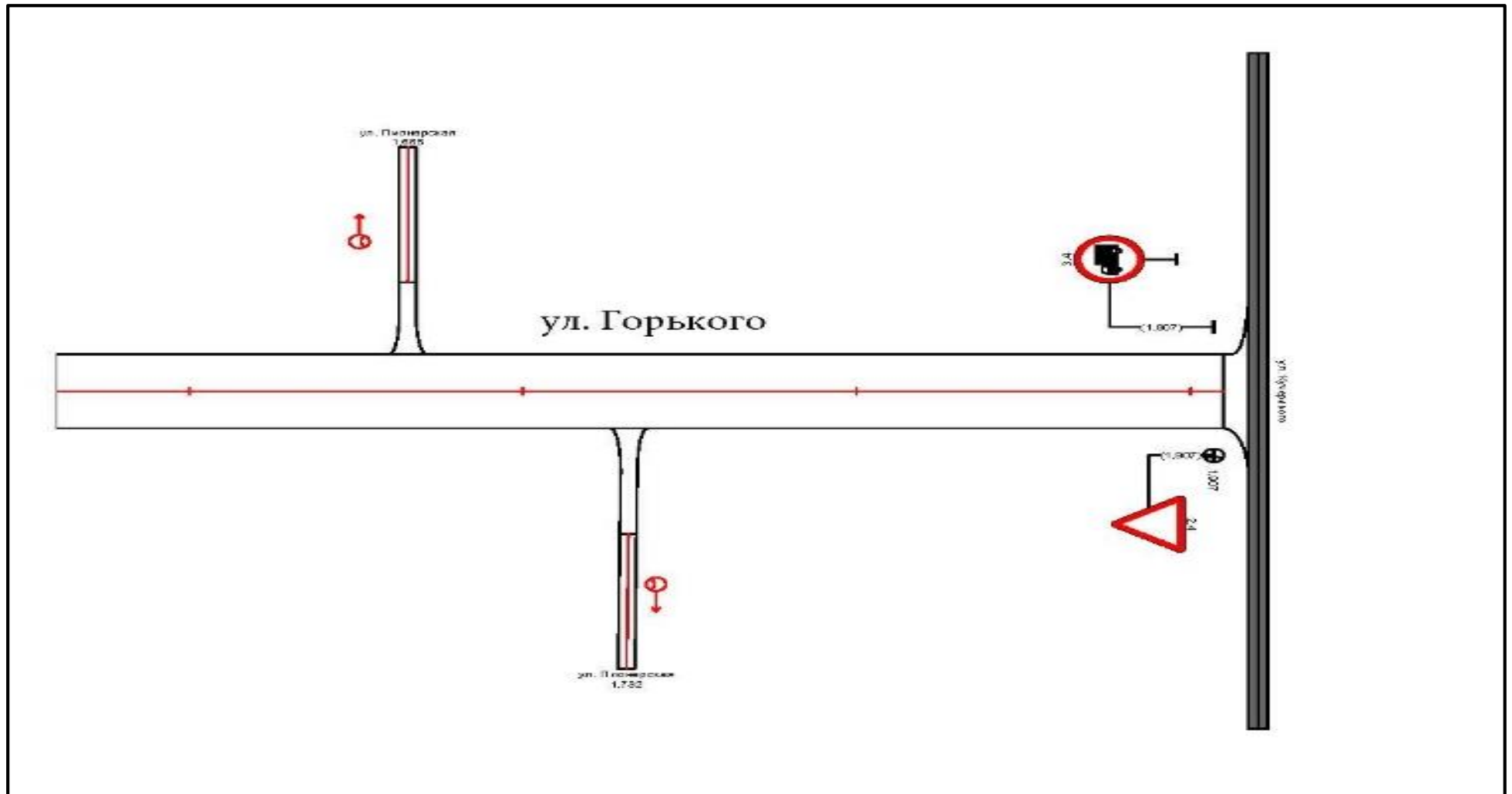


Рисунок 1.4.2.1 – Схема размещения знаков 3.4 «Движения грузовых автомобилей запрещено» на участке ул. Горького

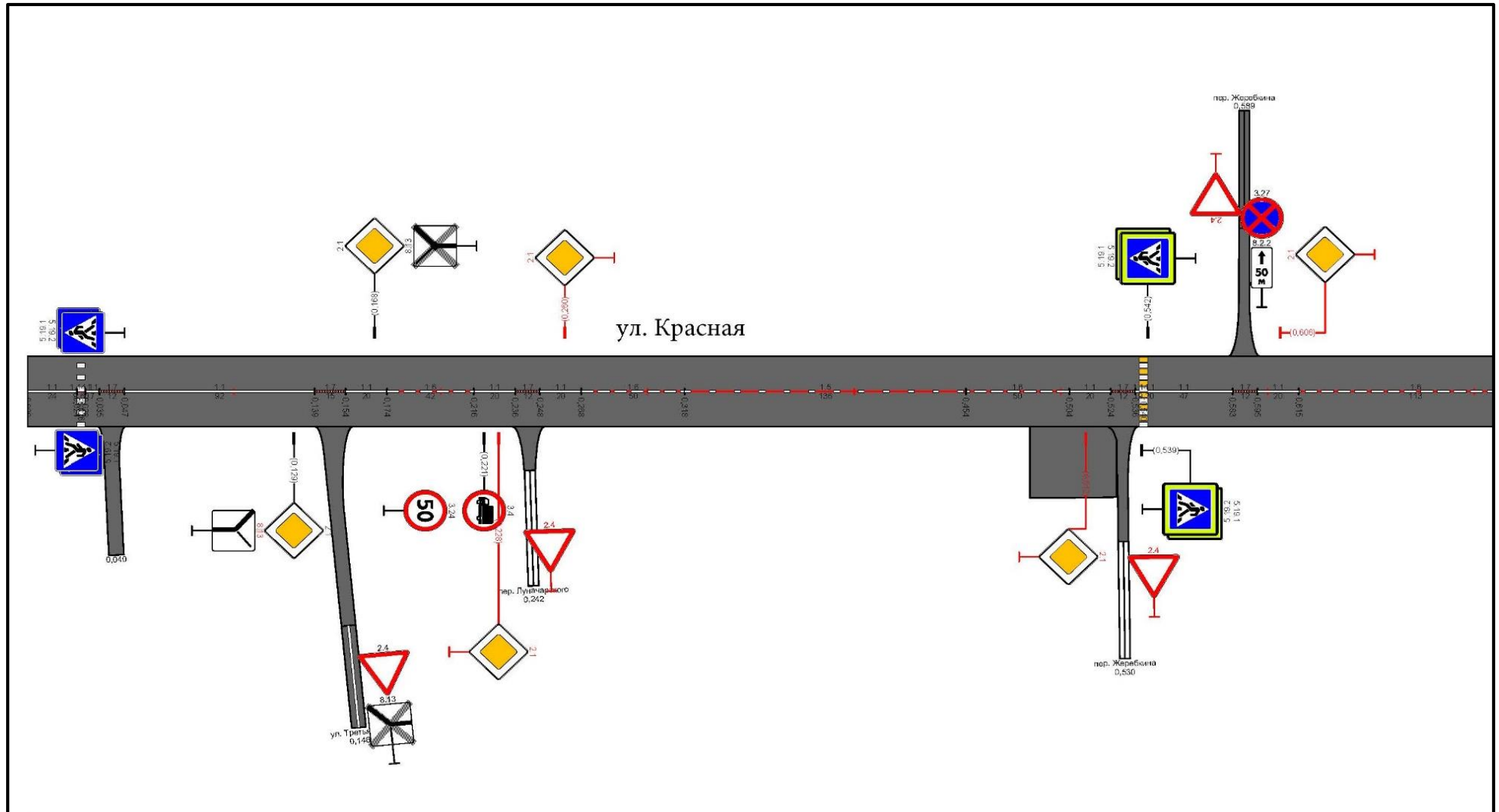


Рисунок 1.4.2.2 – Схема размещения знаков 3.4 «Движения грузовых автомобилей запрещено» на участке ул. Красная

Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной.

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

1.4.3 Организация движения пешеходов и велосипедистов

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

Пешеходное движение в Платнировском сельском поселении Кореновского района происходит по дорожкам и тротуарам, а также по 28 пешеходным переходам.

Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек соответствует градостроительным нормам.

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

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

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

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

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

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

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

1.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

По длительности хранения парковки подразделяются на два типа:

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

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

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

В зоне индивидуальной жилой застройки обследование не осуществлялось, так как нормативно установлено, что для хранения транспортных средств на данных территориях используются гаражи или

придомовая территория, закрепленная за владельцами частных домов, что исключает дефицит парковочного пространства на данных территориях.

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

Таблица 1.5.1

<i>Наименование объекта</i>	<i>Адрес</i>	<i>Вид парковок</i>	<i>Количество парковочных мест, шт.</i>
Объекты образования			
МОБУ СОШ № 5	ст. Платнировская, ул. Третьякова, д. 111	наземная	32
МОБУ ООШ № 24	ст. Платнировская, ул. Ленина, д. 95	наземная	18
МОБУ НОШ № 24	ст. Платнировская, ул. Ленина, д. 112	наземная	30
МОБУ СОШ № 25	ст. Платнировская, ул. Пролетарская, д. 36	наземная	15
Объекты дошкольного образования			
МДОБУ Детский сад №41	ст. Платнировская, ул. Третьякова, д. 88А	наземная	22
МДОБУ Детский сад №44	ст. Платнировская, ул. Октябрьская, д. 22	наземная	11

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

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

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

– для объектов здравоохранения обследование проводилось с 8:00 до 10:00;

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

Натурное обследование проводится следующими способами:

– учетчиками. Обследования проводятся несколькими людьми, которые проходя по маршруту, отмеченному на карте, визуальным образом оценивают места стоянки и остановки ТС и записывают данные в таблицы (количество учетчиков зависит от площади муниципального образования и времени, выделенного для данного обследования);

– с помощью фото/видеосъемки, когда записываются фото/видеоматериалы, а затем выгружаются на сервер для последующей камеральной обработки с занесением данных в таблицы.

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

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 6690 машино-мест.

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

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

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

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

В Платнировском сельском поселении Кореновского района большая часть территории занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 1–2 машино-места, выявлено, что общее количество парковочных машино-мест на территории частных домовладений.

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

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

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории Платнировского сельского поселения Кореновского района, можно

сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отсутствует.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

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

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

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

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе Платнировского сельского поселения Кореновского района.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к текущим реалиям:

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

Таблица 1.5.2 – Существующие парковочные места

№ п/п	Начало,км., м. (согласно ПОДД)	Конец,км., м. (согласно ПОДД)	Расположение	Число мест	Число мест для инвалидов	Тип покрытия	Площадь, м ²
<i>ст. Платнировская, ул. Красная</i>							
1	0,204	0,254	На площадке	20	0	Асфальтобетон	350
2	0,282	0,328	На площадке	18	0	Асфальтобетон	322
3	0,340	0,371	На площадке	12	0	Асфальтобетон	217
4	0,405	0,492	На площадке	16	0	Асфальтобетон	611,4
5	0,485	0,523	На площадке	15	0	Асфальтобетон	228
6	0,492	0,577	На площадке	25	0	Асфальтобетон	527,7
7	0,547	0,668	На площадке	39	6	Асфальтобетон	726
9	0,623	0,728	На дороге слева	41	0	Асфальтобетон	556,1
10	0,623	0,728	На площадке	42	0	Асфальтобетон	630,6
11	0,732	0,756	На площадке	9	0	Асфальтобетон	144
12	0,781	0,808	На площадке	11	0	Асфальтобетон	162
13	0,826	0,880	На площадке	14	3	Асфальтобетон	309,2
14	0,881	0,924	На площадке	17	0	Асфальтобетон	258
15	0,911	0,925	На площадке	5	0	Асфальтобетон	84
16	0,957	1,012	На площадке	22	0	Асфальтобетон	330
17	0,973	0,991	На площадке	7	0	Асфальтобетон	108
Итого:				313	9		5564
<i>ст. Платнировская, ул. Калинина</i>							
1	0,444	0,474	На площадке	12	0	Асфальтобетон	300
Итого:				12	0		300
<i>ст. Платнировская, ул. Кооперативная</i>							
1	0,546	0,582	На площадке	14	0	Асфальтобетон	213,9
2	0,606	0,635	На площадке	7	3	Асфальтобетон	174
3	0,942	0,963	На площадке	8	2	Асфальтобетон	124,9
Итого:				29	5		512,8
<i>ст. Платнировская, ул. Советская</i>							
1	0,847	0,906	На площадке	24	0	Асфальтобетон	709,5
2	0,911	1,008	На площадке	45	0	Асфальтобетон	825,5

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

3	1,015	1,043	На площадке	11	0	Асфальтобетон	308
4	2,428	2,445	На площадке	7	0	Асфальтобетон	255
5	2,423	2,445	На площадке	6	3	Асфальтобетон	157
Итого:				93	3		2255
ст. Платнировская, ул. Третьякова							
1	0,844	0,864	На площадке	5	0	Асфальтобетон	66
2	0,894	0,917	На площадке	12	0	Асфальтобетон	371,8
3	0,910	0,935	На площадке	10	0	Асфальтобетон	168,7
4	0,955	0,984	На площадке	12	0	Асфальтобетон	120
5	0,094	0,105	На площадке	3	0	Асфальтобетон	138
6	0,299	0,352	На площадке	21	0	Асфальтобетон	300
7	0,517	0,545	На площадке	8	0	Асфальтобетон	174
Итого:				71	0		1338,5
ст. Платнировская, ул. Фрунзе							
1	0,280	0,313	На площадке	13	0	Асфальтобетон	198,7
Итого:				13	0		
ст. Платнировская, пер. Жеребкина							
1	0,473	0,519	На площадке	14	3	Асфальтобетон	276
Итого:				14	3		276
ст. Платнировская, ул. Октябрьская							
1	0,464	0,551	На площадке	34	0	Асфальтобетон	522
Итого:				34	0		522
ст. Платнировская, ул. Пролетарская							
1	1,742	1,795	На площадке	21	0	Асфальтобетон	319,6
Итого:				21	0		319,6
ст. Платнировская, ул. Пушкина							
1	0,912	0,933	На площадке	4	0	Асфальтобетон	252
2	2,138	2,148	На площадке	8	0	Асфальтобетон	60
Итого:				12	0		312
ст. Платнировская, ул. Энгельса							
1	0,724	0,744	На площадке	6	0	Асфальтобетон	200
Итого:				6	0		200

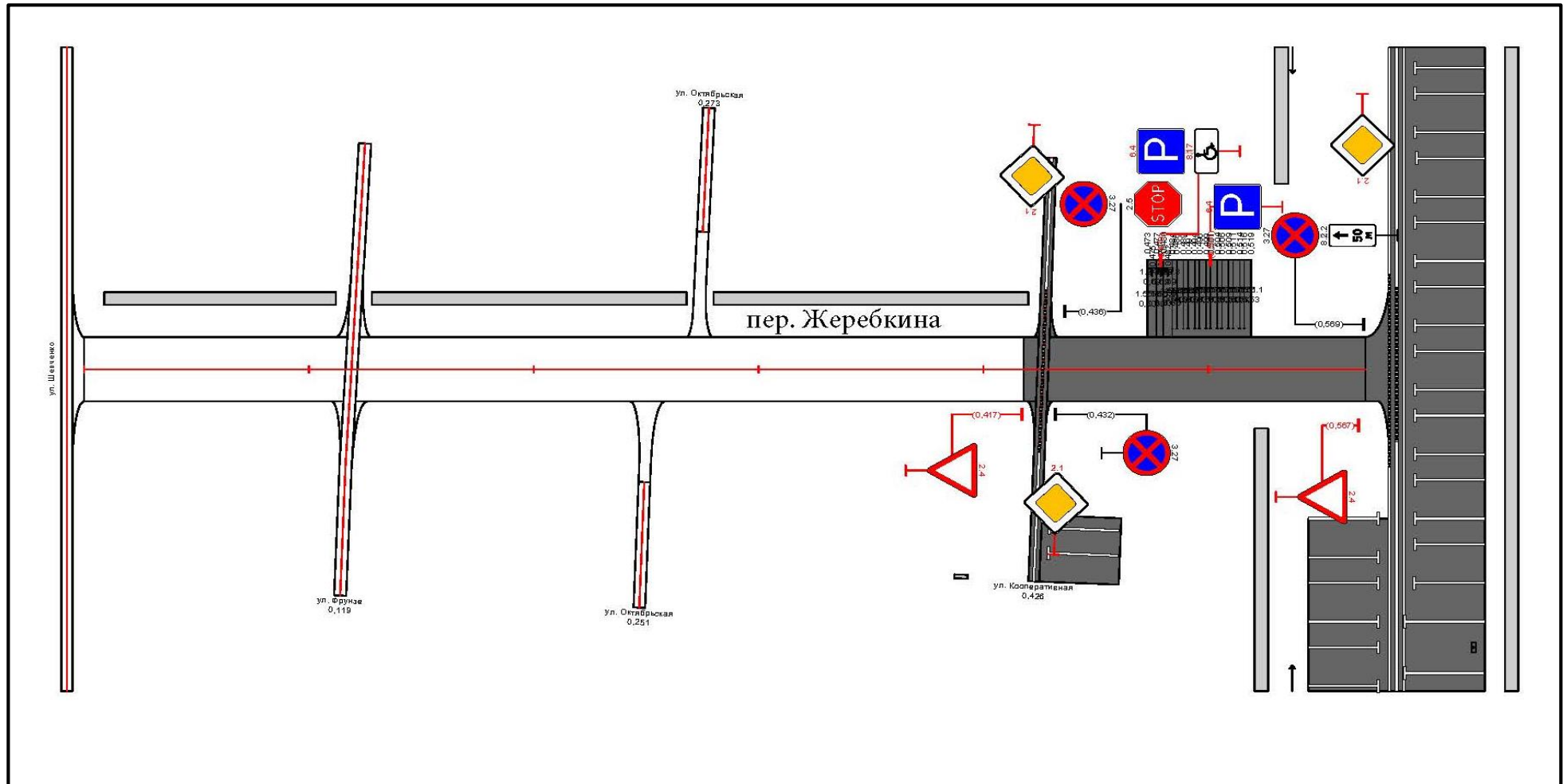


Рисунок 1.5.1 – Схема расположения парковочного пространства на пер. Жеребкина в ст. Платнировская

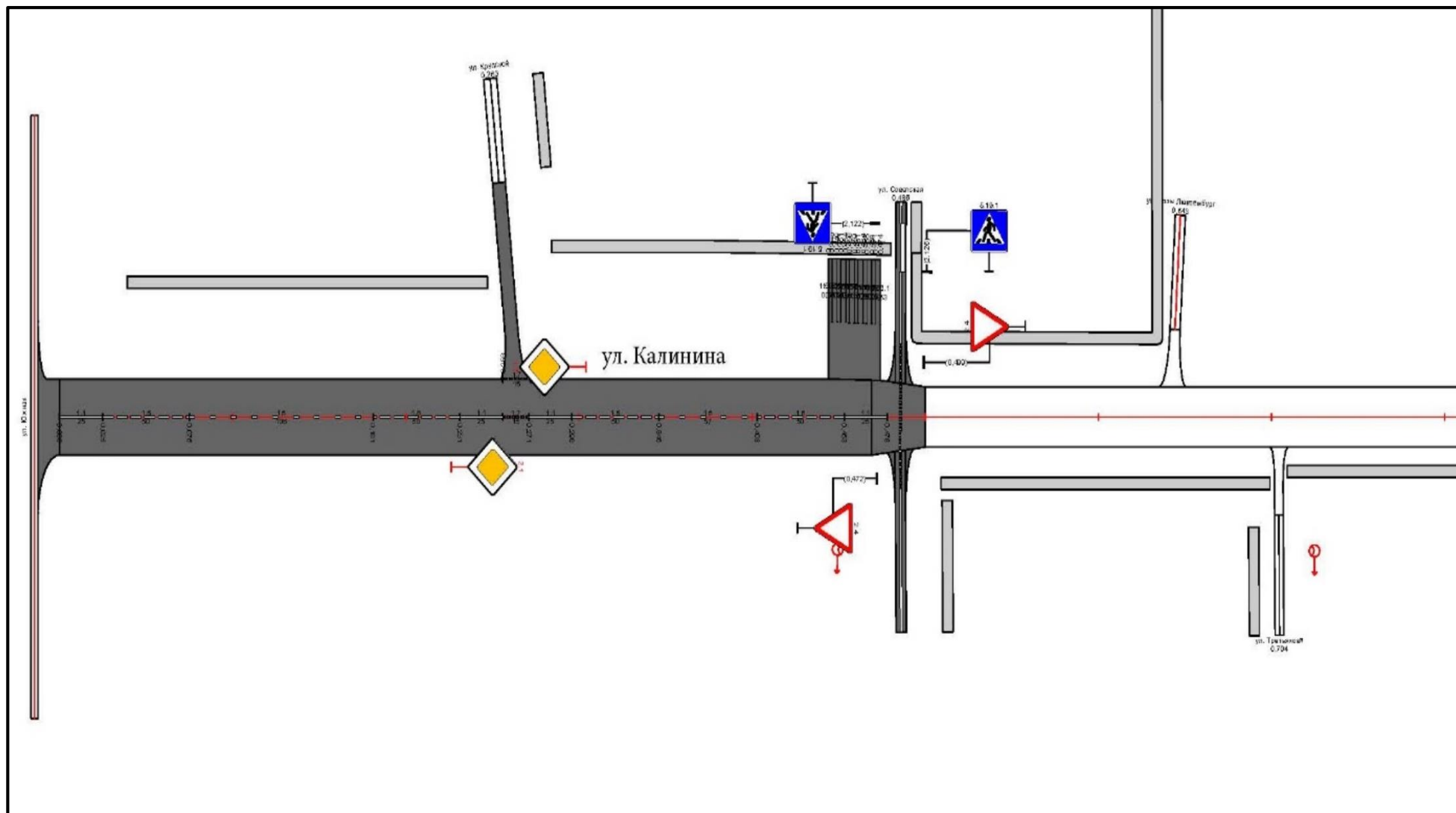


Рисунок 1.5.2 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Калинина в ст. Платнировская

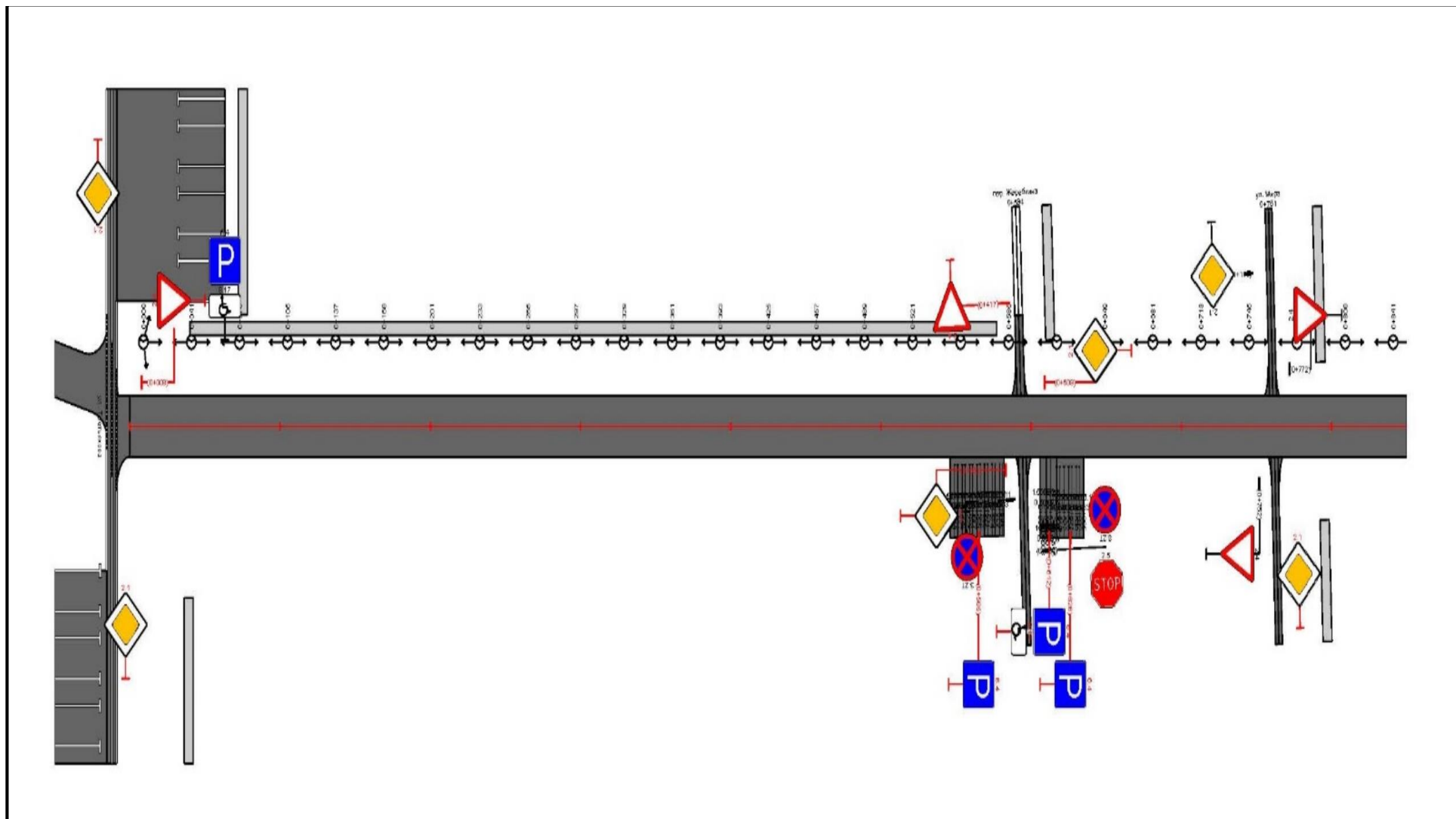


Рисунок 1.5.3 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Кооперативная в ст. Платнировская

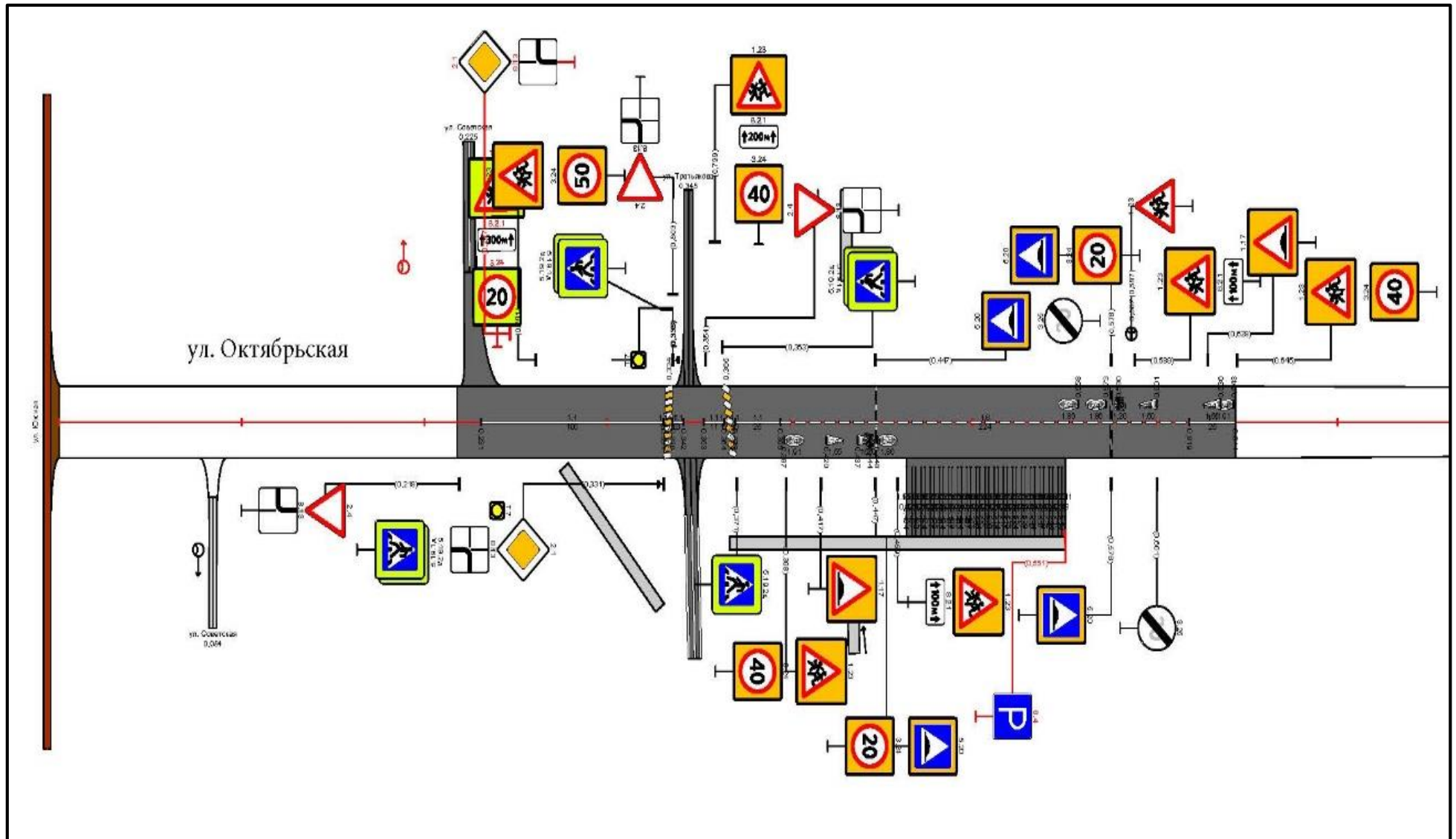


Рисунок 1.5.5 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Октябрьская в ст. Платнировская

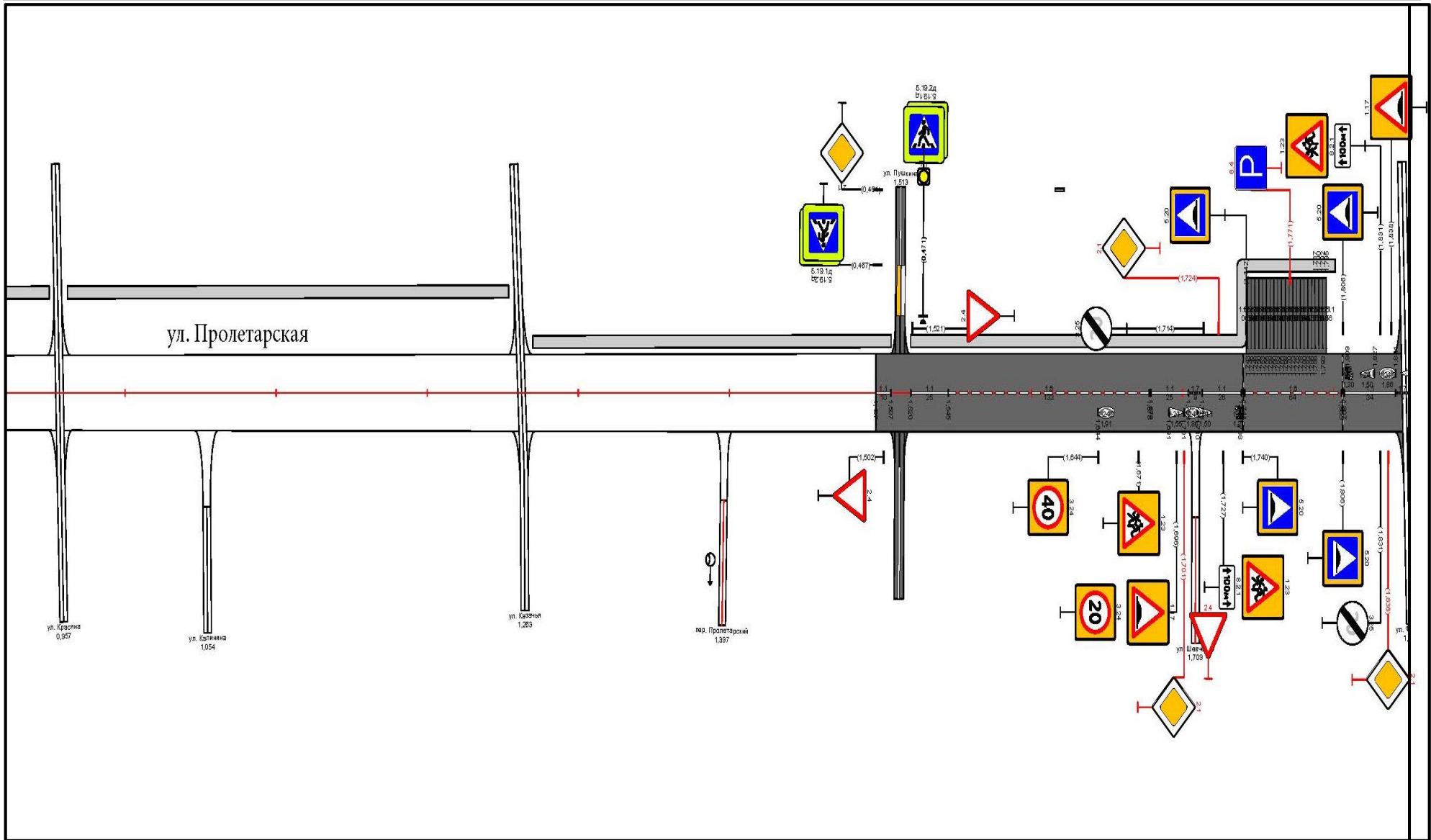


Рисунок 1.5.6 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Пролетарская в ст. Платниривская

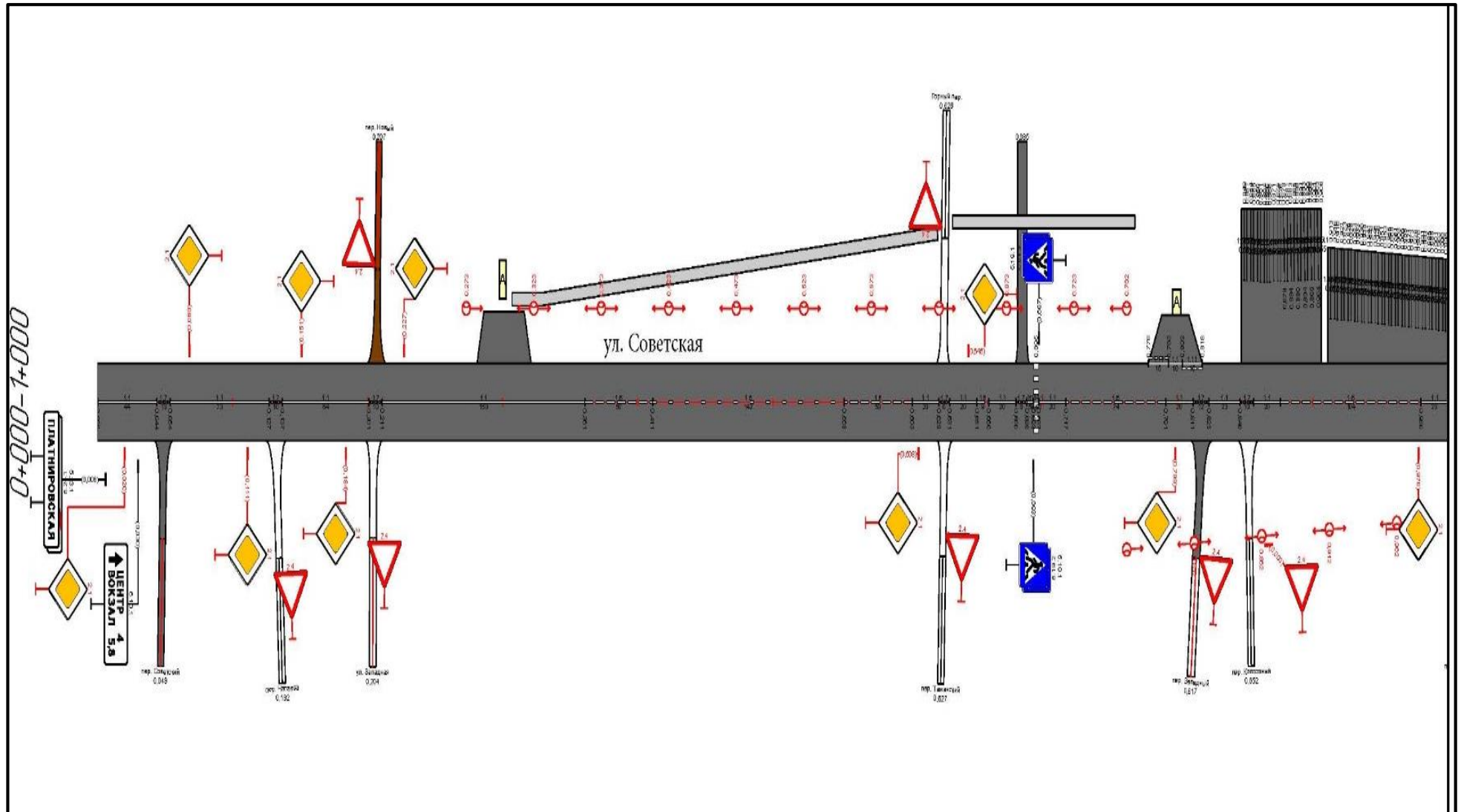


Рисунок 1.5.9 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Советская в ст. Платниривская

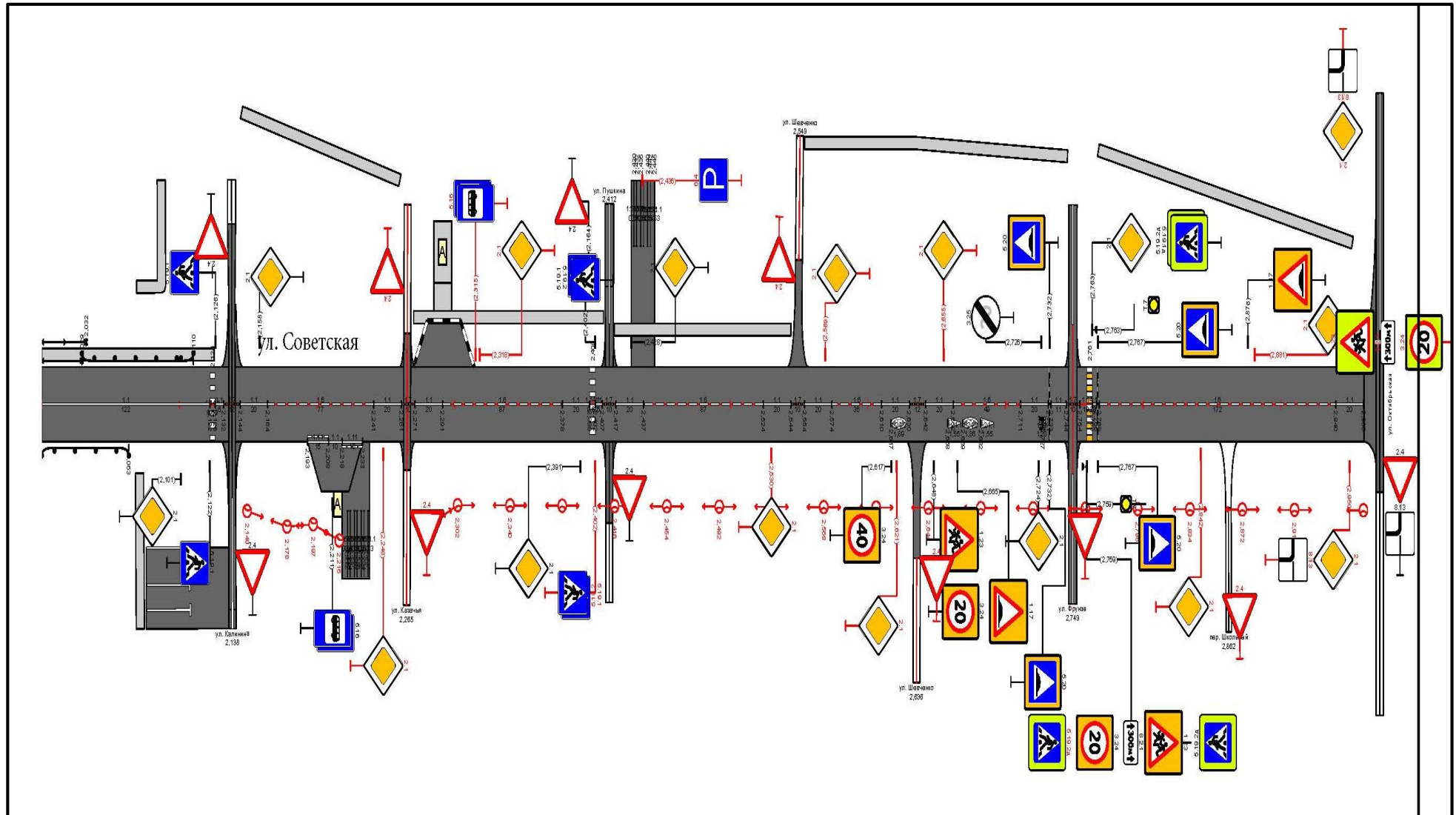


Рисунок 1.5.11 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Советская в ст. Платнировская

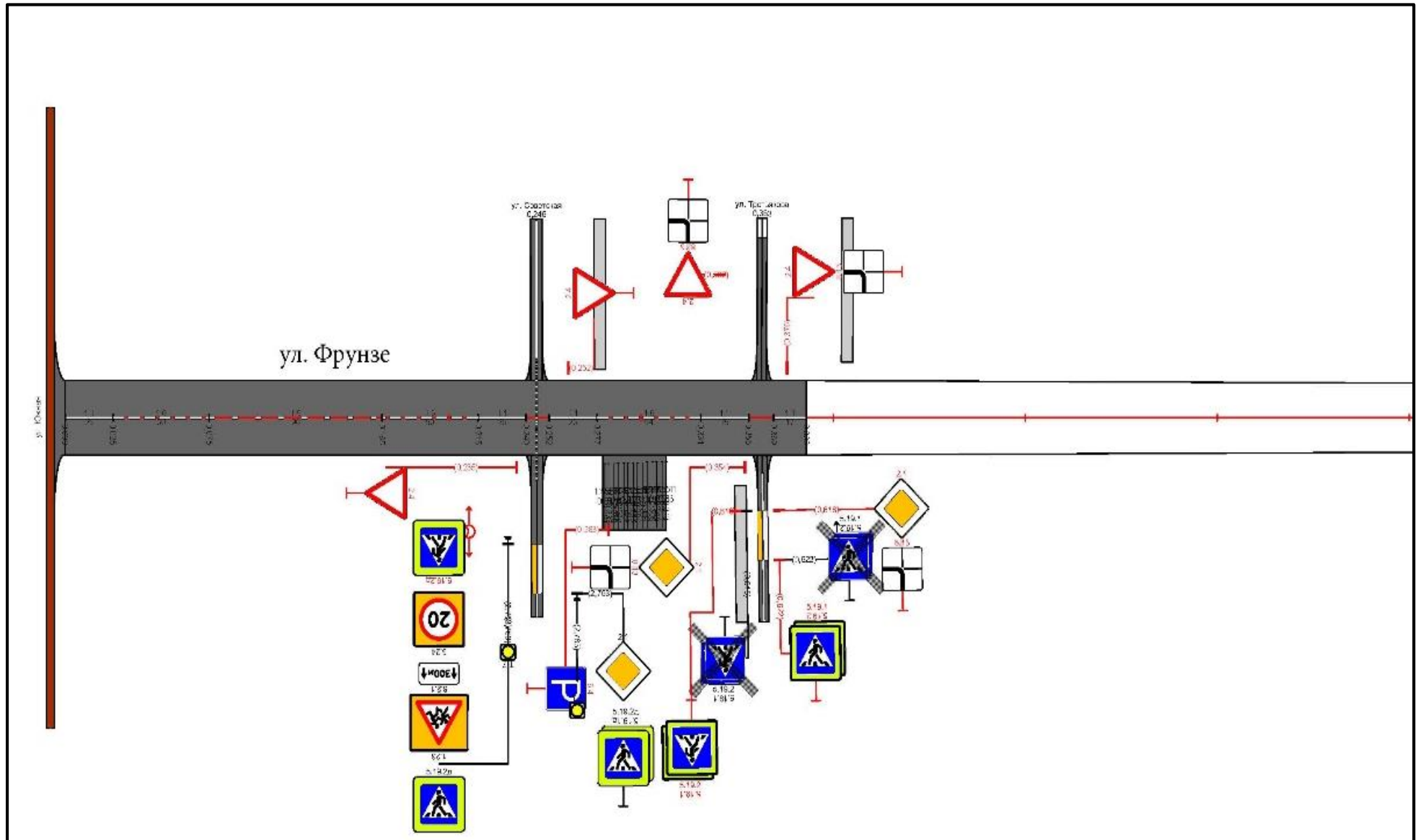


Рисунок 1.5.12 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Фрунзе в ст. Платнировская

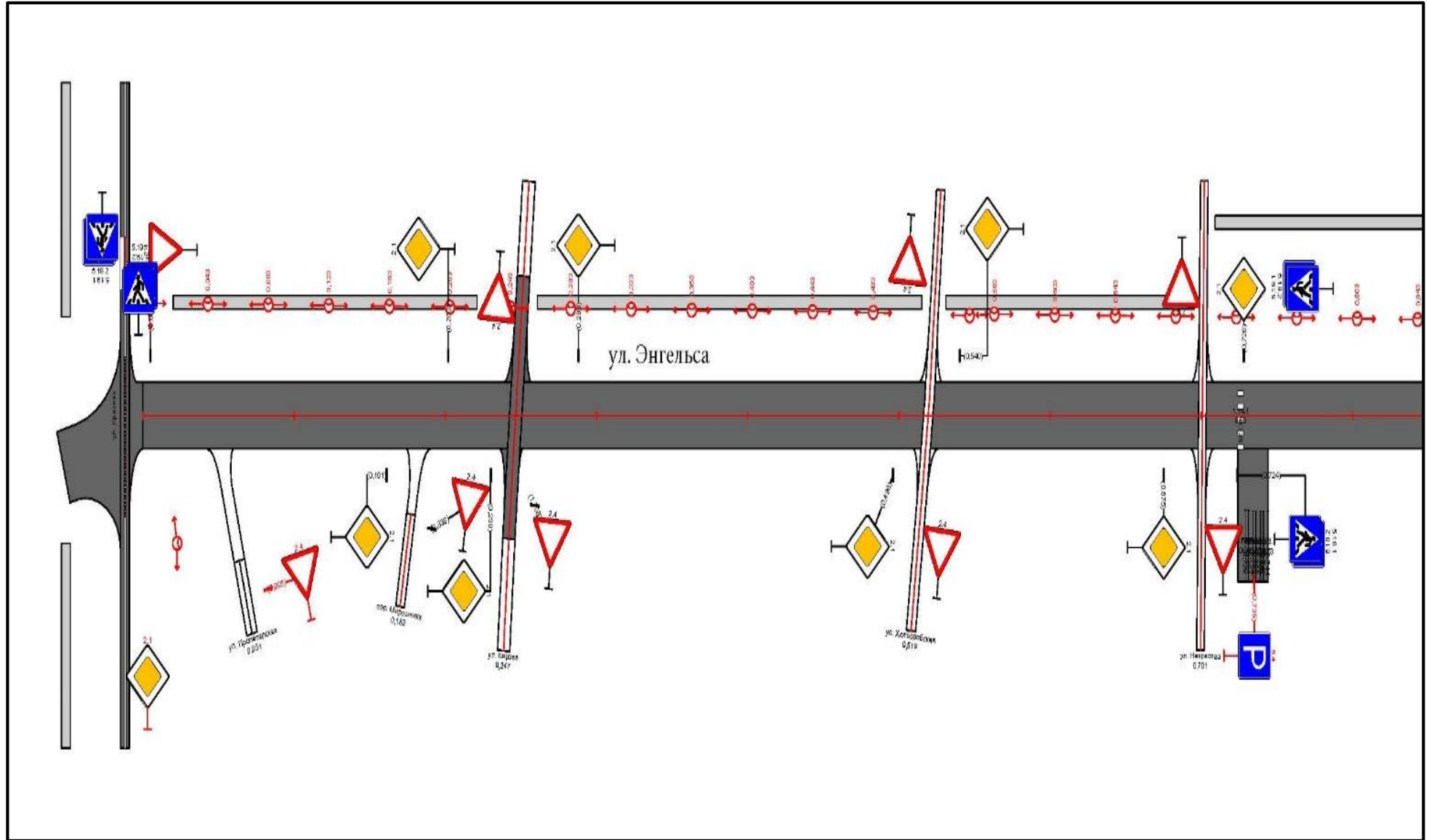


Рисунок 1.5.13 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Энгельса в ст. Платнировская

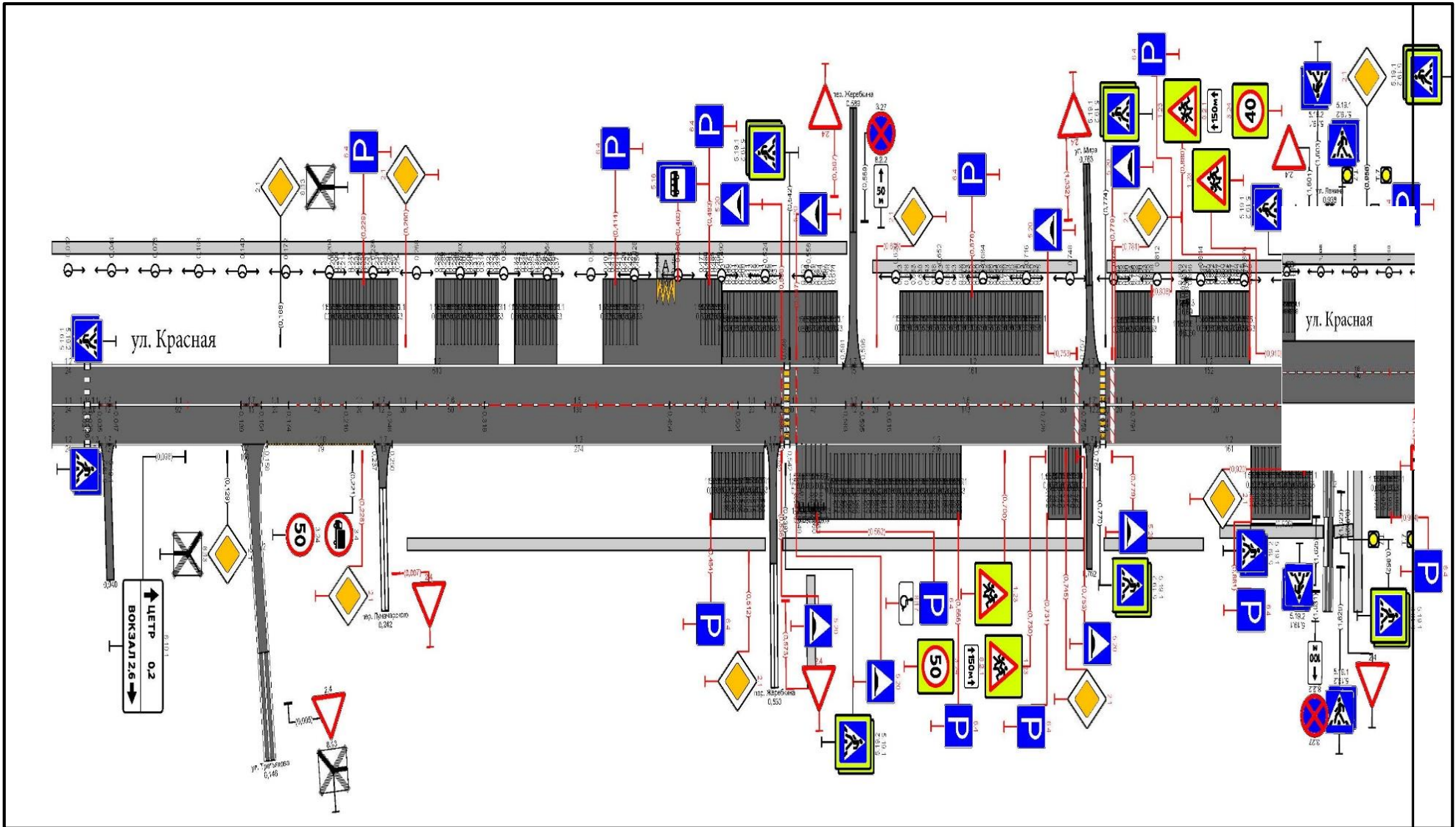


Рисунок 1.5.14 – Схема расположения парковочного пространства на ул. Красная в ст. Платнировская

Таблица 1.5.2 – Проектируемые парковочные места

<i>№ п/п</i>	<i>Улица</i>	<i>Число мест</i>	<i>Число мест для инвалидов</i>	<i>Тип покрытия</i>
<i>1</i>	ул. Советская	25	2	Асфальтобетон

**1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств
организации дорожного движения**

ОДД – комплекс организационно–правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению дорожным движением, направленный на организацию безопасности дорожного движения (далее – ОБДД).

В соответствии с положениями п. 5 ч. 1 ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131–ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», п. 4 ст. 6 Федерального закона от 10.12.1995 № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения», п. 6 ст. 13 Федерального закона от 18.11.2007 № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к полномочиям органов местного самоуправления поселения в области ОБДД относится осуществление мероприятий по ОБДД на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах УДС, в границах населенных пунктов поселения при осуществлении дорожной деятельности.

В силу п. 1 ст. 22 Федерального закона «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 ОДД.

В процессе сбора информации о существующей схеме организации движения был проведен анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД, расположенных на опорной сети сельского поселения.

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) являются важнейшим элементом организации безопасности дорожного движения (ОБДД), так как позволяют реализовать разработанные схемы ОДД и управлять дорожным движением.

По назначению они делятся на средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их параметров (дорожная разметка, дорожные знаки, светофоры) и средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному режиму: дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированных систем управления движением (АСУДД).

С целью изучения ОДД на территории Платнировского сельского поселения Кореновского района был выполнен анализ следующих данных:

- параметров ДД;
- параметров движения ОТ;
- параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС;
- скоростных режимов движения;
- размещения объектов социального притяжения граждан;
- пассажиро- и грузопотоков.

Преобладающее количество АД на территории Платнировского сельского поселения Кореновского района имеет грунтовое и гравийное покрытие, что в процентном соотношении составляет:

- с покрытием из ПГС – 49,8 %;
- с покрытием из щебня – 17,9 %;
- с покрытием из гравия – 2,9 %;
- с грунтовым покрытием – 2,25 %.

Итого: 72,85 %.

Ширина некоторых АД не позволяет осуществлять встречный разъезд ТС.

Преобладающее количество перекрестков являются нерегулируемыми пересечениями равнозначных дорог.

При проезде указанных перекрестков водители транспортных средств руководствуются положениями пункта 13.11. Правил дорожного движения, регламентирующего обязанность на перекрестке равнозначных дорог уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа, что не всегда обосновано с учетом дорожных условий и интенсивностей движения ТС.

Основные внутренние транспортные и пешеходные потоки сформированы на центральных улицах населенных пунктов в большинстве случаев, являющихся АД регионального и федерального значения, по которым осуществляется транзитное движение, движение общественного, грузового транспорта и туристического маршрута.

Размещение ОПОТ и ПП на территории сельского поселения, исходя из уровня развития инфраструктуры, застройки новых территорий, строительства объектов социального значения и объектов массового притяжения граждан, влекущих за собой формирование новых и укрупнение пешеходных потоков, не в полном объеме удовлетворяет существующим требованиям.

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

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

По полученным данным, 10% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 30% дорожной разметки требует обновления.

На опорной сети Платнировского сельского поселения Кореновского района установлены искусственные дорожные неровности.

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

- улице Октябрьская;
- улице Третьякова;
- улица Ленина;
- улица Пролетарская.

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

Таблица 1.6.1 – Наличие и исправность элементов ТСОДД

Наименование объекта/ Адрес	Наличие и исправность элементов ТСОДД							
	Дорожные знаки	Пешеходный переход				Пешеходные ограждения	Наружное освещение прилегающей проезжей части, пешеходного перехода	Искусственные неровности
		Есть/нет/ напротив входа	Пандус	Подходы	Т7			
Объекты образования								
<i>МОБУ СОШ № 5</i> ст. Платнировская, ул. Третьякова, д. 111	+	+	+	+	+	-	-	+
<i>МОБУ ООШ № 24</i> ст. Платнировская, ул. Ленина, 95	+	+	+	+	-	-	+	+
<i>МОБУ НОШ № 24</i> ст. Платнировская, ул. Ленина, д. 112	+	+	+	+	-	-	-	+
<i>МОБУ СОШ № 25</i> ст. Платнировская, ул. Пролетарская, д. 36	+	+	+	+	+	+	-	+
Объекты дошкольного образования								
<i>МДОБУ Детский сад №41</i> ст. Платнировская, ул. Третьякова, д. 88А	+	-	+	+	-	+	-	+
<i>МДОБУ Детский сад №44</i> ст. Платнировская, ул. Октябрьская, д. 22	+	-	+	+	-	+	+	+

1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения

Состав парка и количество транспортных средств на основании, предоставленных администрацией Платнировского сельского поселения Кореновского района данных представлены в таблице 1.7.1.

Таблица 1.7.1 – Соотношение автомобильного транспорта к численности населения

Показатели	2018 г	2019г	2020 г	2021 г
Численность населения	14207	14210	14212	14214
Легковой транспорт	5098	5228	5209	5214

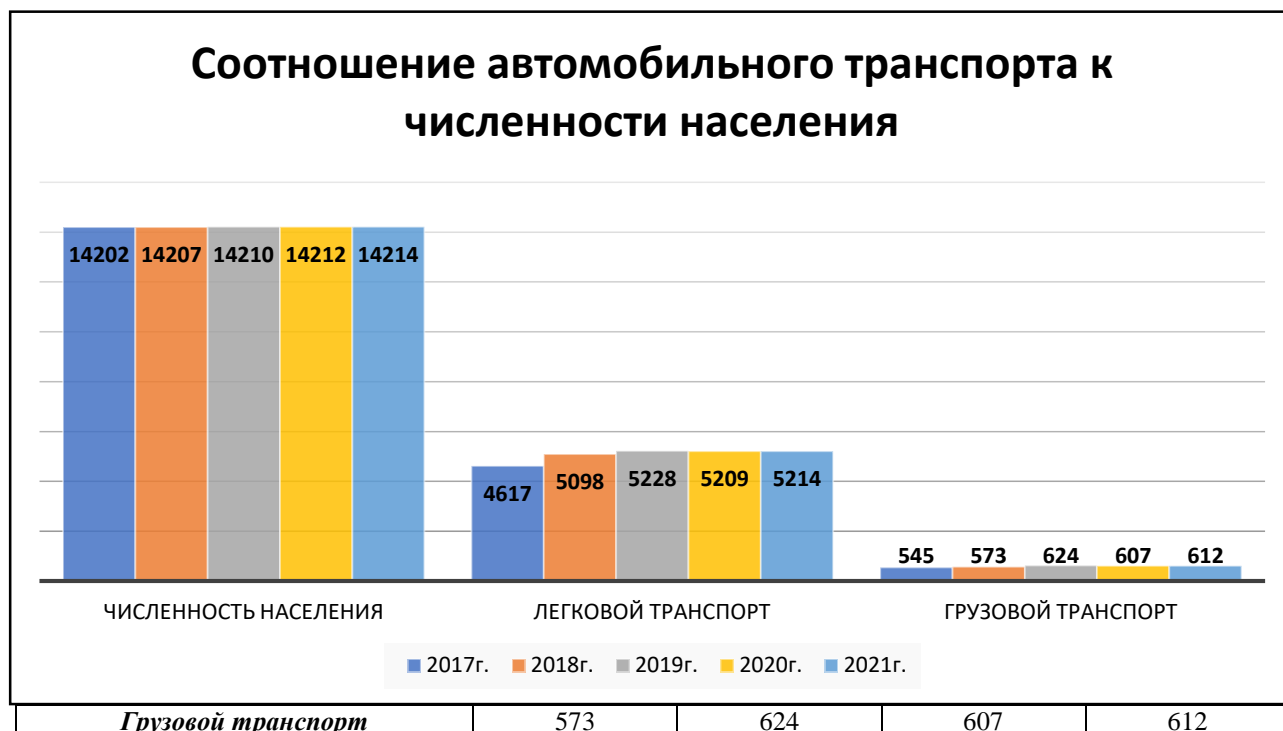


Рисунок 1.7.1 – Соотношение автомобильного транспорта к численности населения

В 2017 году уровень автомобилизации поселения составлял 363,5 авт./100 чел., а в 2021 году уровень автомобилизации поселения составил 410 авт./100 чел.

Вместе с тем, проведя анализ показателей таблицы 1.7.1, можно сделать вывод о том, что уровень автомобилизации поселения неуклонно растет, причем растет он не пропорционально (из расчета на численность населения). В 2017 году состав т/с составил 36,3 % от численности населения, а в 2021 году состав т/с составил 41 % от численности населения.

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

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.

1.8.1 Анализ параметров, характеризующих дорожное движение

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения данный параметр был получен в результате натурного обследования.

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

Натурное обследование в рамках разработки КСОДД Платнировского сельского поселения Кореновского района проводилось ручным способом сбора данных по интенсивности транспортных потоков (далее – ТП).

Обследование проводилось по следующей методике:

- сельское поселение разделяется на транспортные районы;
- определялись ключевые места движения ТП в этих транспортных районах;
- проводились натурные обследования интенсивности и состава ТП.

Для выполнения замеров ТП, территория сельского поселения предварительно разделялась на условные (транспортные) районы. Это сделано с целью выделения районов с различными параметрами УДС и спросом на передвижения. В качестве границ районов принимались естественные и искусственные рубежи, затрудняющие связи между транспортными районами.

После чего определены ключевые точки, необходимые для проведения обследования интенсивности дорожного движения и состава транспортных потоков с целью последующего анализа транспортной ситуации в исследуемом муниципальном районе.

Кроме того, определение точек проводилось на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения, на которых качественно отражает динамику ТП на УДС в целом и/или на УДС конкретного условного района. В перечень исследования включались пересечения, через которые проходят внешние и внутрирайонные транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками, двух и более интенсивных маршрутов.

Время проведения замеров интенсивности транспортных потоков соответствовало утренним пиковым и предшествующим им часам – с 7:00 до 9:00, данное время соответствовало наибольшей нагрузке на УДС.

Таким образом, были произведены замеры интенсивности транспортных потоков на следующих точках УДС Платнировского сельского поселения Кореновского района (Рис.1.8.1.1):

- транспортный узел №1 – перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Красная;

– транспортный узел №2 – перекресток автодорог ул. Карла Маркса – ул. Кучерявого;

– транспортный узел №3 – ул. Советская – въезд (выезд) в (из) ст. Платнировской.



Рисунок 1.8.1.1 – Точки обследования интенсивности дорожного движения и состава транспортных потоков

Отчет о проведении натурного обследования

Замеры проводились в течение 2-х часов пиковой загрузки улично-дорожной сети Платнировского сельского поселения Кореновского района. В таблицах с результатами замеров используется следующая классификация типов ТС и коэффициенты приведения (жирным шрифтом) согласно ВСН 45–68, ОН 025270–66 и СП 34.13330.2012:

ИТ – индивидуальный транспорт (легковые автомобили) – 1,0;

ОТ – общественный транспорт (автобусы) – 3,0;

ГМ – грузовой малый транспорт (до 2 т) – 1,3;

ГС – грузовой средний транспорт (от 2,1 до 5 т)–1,4;

БГ – большой грузовой транспорт (от 5,1 до 8 т)–1,6;

ТГ – тяжелый грузовой транспорт (более 8 т)–1,8.

На основании результатов замеров была построена схема интенсивности транспортных потоков в ключевых узлах Платнировского сельского поселения Кореновского района в «час пик» с 7:00 до 9:00 и с 16:00 до 18:00.

Таблица 1.8.1.1 – Календарь проведения исследований

<i>№ п/п</i>	<i>Точка замера</i>	<i>Дата проведения исследования</i>	<i>Время проведения исследования</i>
1	Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Красная	13.10.2021	с 7:00 до 9:00 с 16:00 до 18:00
2	Перекресток автодорог ул. Карла Маркса – ул. Кучерявого	13.10.2021	с 7:00 до 8:00 с 16:00 до 18:00
3	Автодорога ул. Советская	13.10.2021	с 7:00 до 8:00 с 16:00 до 18:00

1. Паспорт перекрестка автодорог «ул. Ленина – ул. Красная»

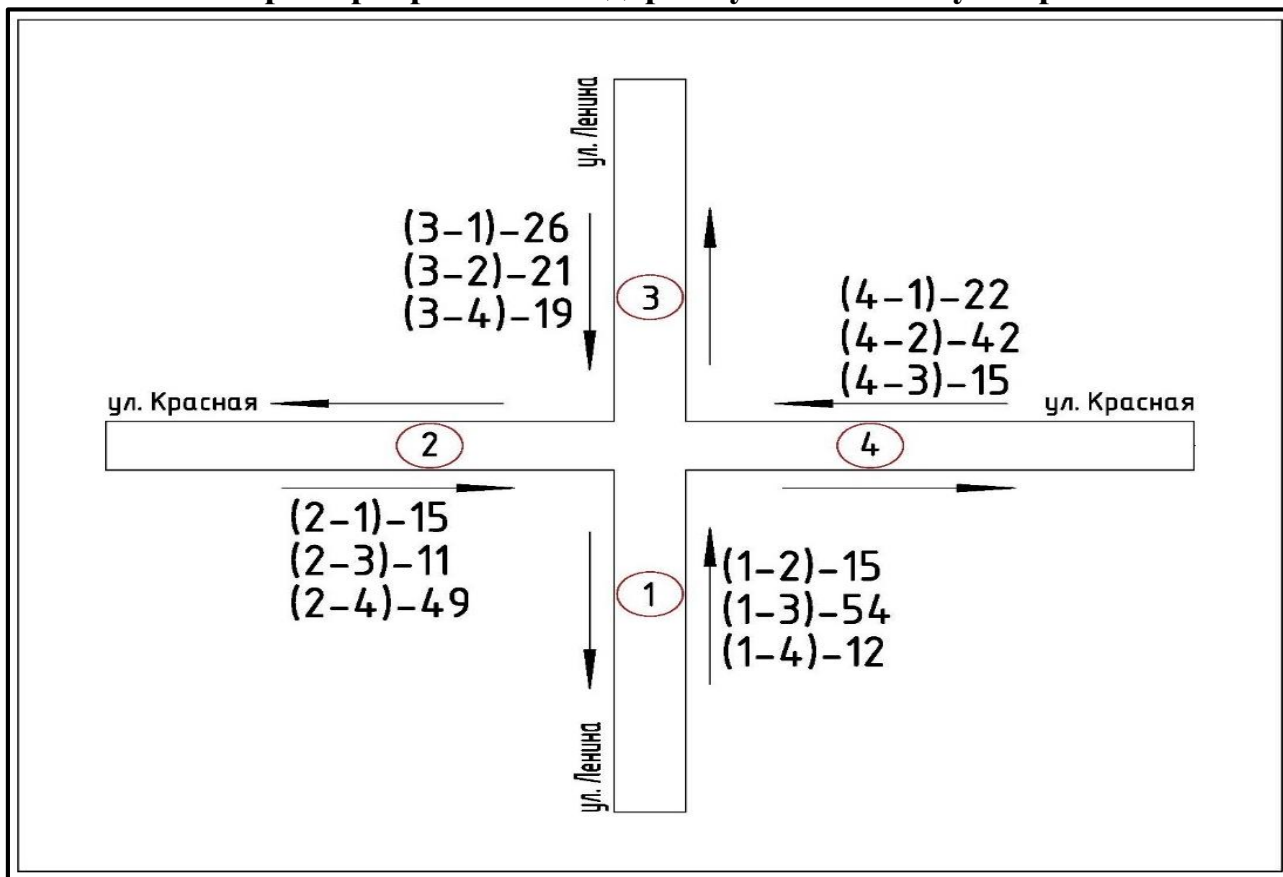


Таблица 1.8.1.2 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

Маршрут	Вид ТС						Результаты
	ИТ	ОТ	ГМ	ГС	БГ	ТГ	Всего
1-2	12	2	1	0	0	0	15
1-3	48	3	3	0	0	0	54
1-4	8	2	2	0	0	0	12
2-1	13	0	2	0	0	0	15
2-3	10	0	1	0	0	0	11
2-4	47	2	1	0	0	0	49
3-1	25	0	1	0	0	0	26
3-2	18	1	2	0	0	0	21
3-4	17	0	1	0	0	0	19
4-1	20	1	1	0	0	0	22
4-2	37	3	2	0	0	0	42
4-3	13	1	1	0	0	0	15

Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

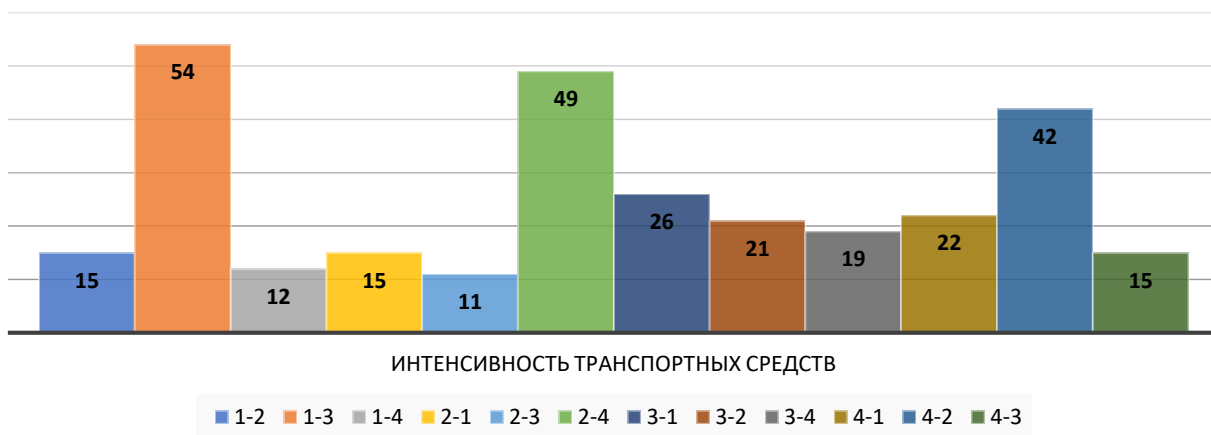


Рисунок 1.8.1.2 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

2. Паспорт перекрестка автодорог «ул. Карла Маркса – ул. Кучерявого»

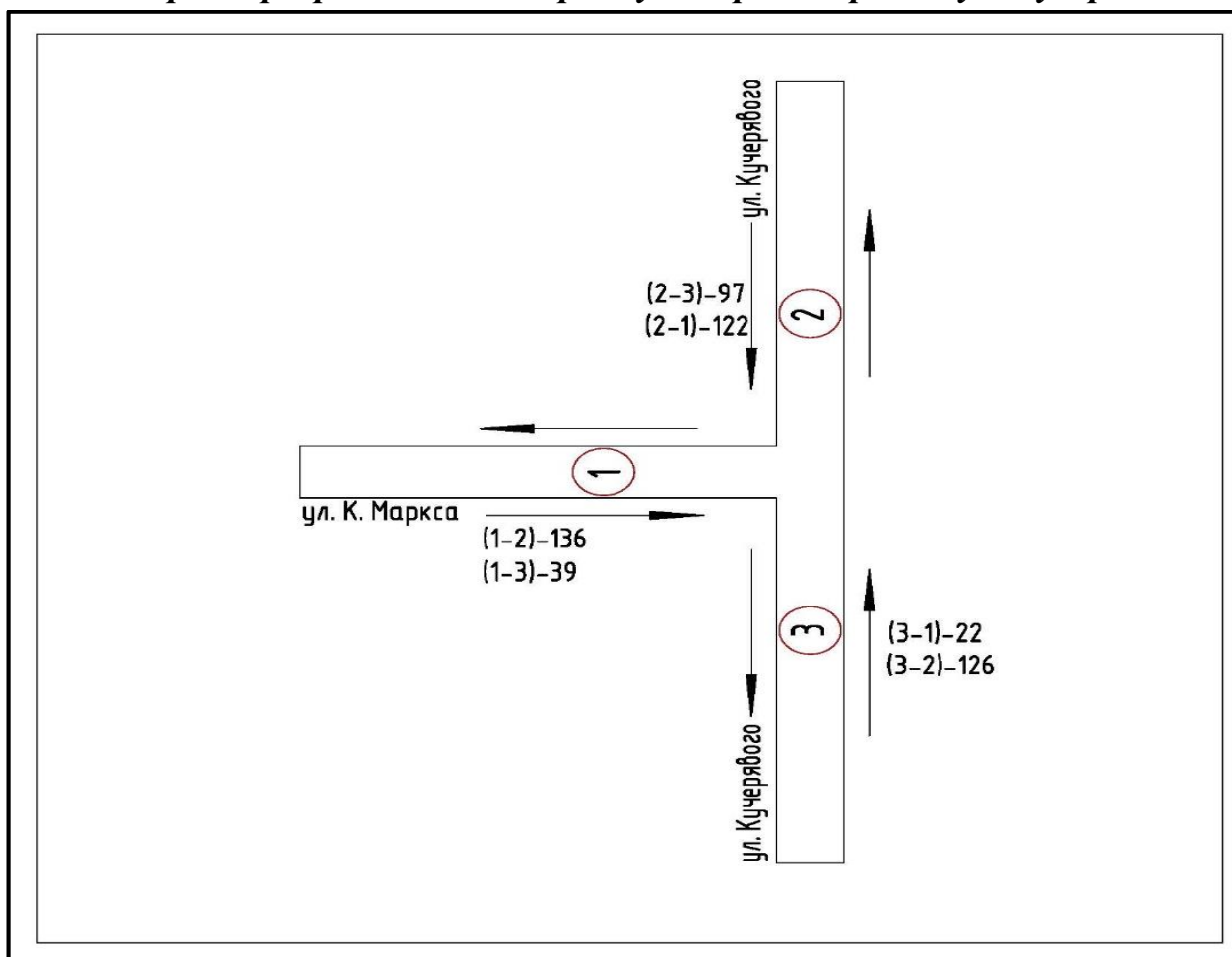


Таблица 1.8.1.3 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

Маршрут	Вид ТС						Результаты
	ИТ	ОТ	ГМ	ГС	БГ	ТГ	Всего
1–2	102	8	6	8	6	6	136
1–3	32	2	3	2	0	0	39
2–3	85	5	3	0	3	1	97
2–1	85	10	6	8	9	4	122
3–1	12	5	2	1	2	0	22
3–2	115	3	5	1	2	0	126

Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

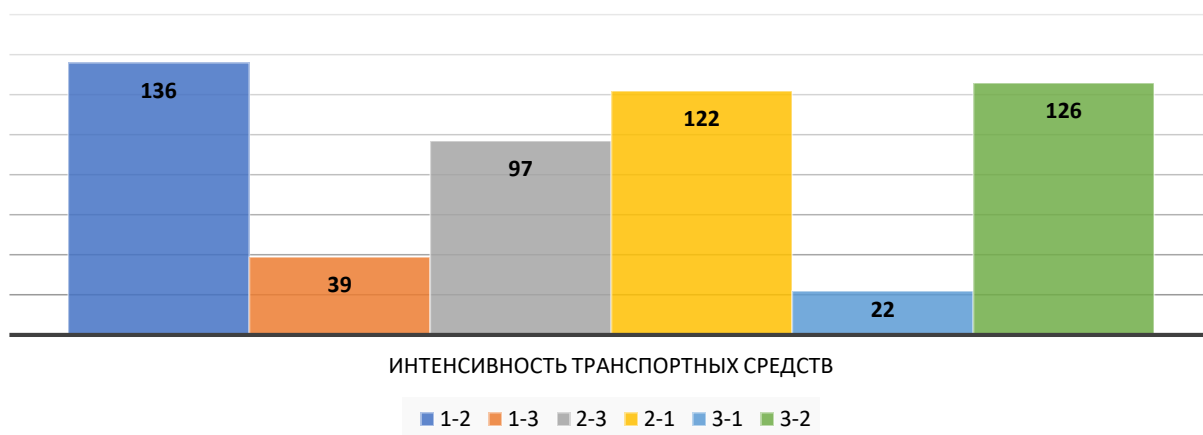


Рисунок 1.8.1.3 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

3. Паспорт «Автодорога ул. Советская»

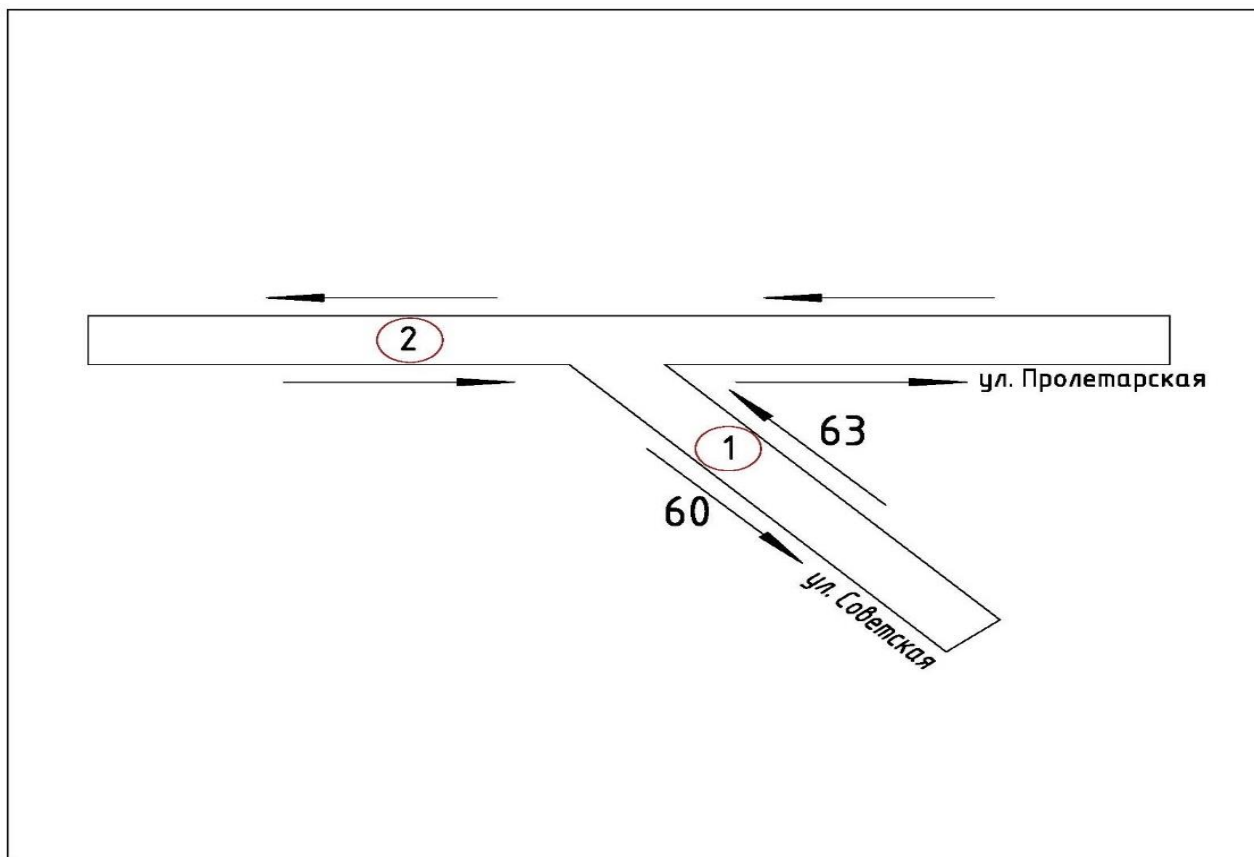


Рисунок 1.8.1.4– Исследуемый объект «Автодорога ул. Советская»

Таблица 1.8.1.4 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

Маршрут	Вид ТС						Результаты
	ИТ	ОТ	ГМ	ГС	БГ	ТГ	Всего
1-2	43	7	5	3	3	2	63
2-1	45	6	7	1	1	0	60

**Результаты замеров интенсивности
транспортных средств (в приведенных
единицах) за средний «час пик».**



Рисунок 1.8.1.5 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (в приведенных единицах) за средний «час пик».

Расчёт интенсивности транспортных потоков

Исследование интенсивности:

Параметры расчёта интенсивности

Вычисленная интенсивность была приведена к интенсивности легковых автомобилей.

Учтённые типы транспортных средств и коэффициенты приведения к интенсивности легковых автомобилей:

Легковые	1,0
Неопознанные	2,5
Грузовые < 2т.	
Грузовые 2 - 5т.:	2,0
Грузовые 5 - 8т.	2,5
Автопоезда < 8т.	3,0
Грузовые > 8т.	4,0
Автопоезда > 8т.	4,0
Автобусы:	3,0

На основании полученных данных была вычислена перспективная интенсивность на срок 5 лет с годовым коэффициентом прироста равным 1,07.

Информация о пункте учёта

Название пункта учёта:

Пункт учёта №3

Конфигурация пункта учёта:

Разветвление

Результаты расчёта интенсивности

В скобках указана интенсивность, приведённая к интенсивности легкового автомобиля.

Результаты по потокам

Поток №1 (ул. Пролетарская - ул. Советская)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
Легковые	19 (19)	48,7 (30,6)	27 (27)
Итого (Легковой транспорт)	19 (19)	48,7 (30,6)	27 (27)
Грузовой транспорт			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	4 (6)	10,3 (9,7)	6 (9)
Грузовые 2 - 5т.	8 (16)	20,5 (25,8)	11 (22)
Грузовые 5 - 8т.	5 (12)	12,8 (19,4)	7 (18)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	17 (34)	43,6 (54,8)	24 (49)
Автобусы			
Автобусы	3 (9)	7,7(14,5)	4 (12)
Итого (Автобусы)	3 (9)	7,7 (14,5)	4 (12)
Итого (Поток №1)	39 (62)	100,0 (100,0)	55 (88)

Поток №2 (ул. Пролетарская - ул. Пролетарская)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
Легковые	15 (15)	57,7 (37,5)	21 (21)
Итого (Легковой транспорт)	15 (15)	57,7 (37,5)	21 (21)
Грузовой транспорт			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	4 (6)	15,4 (15,0)	6 (9)
Грузовые 2 - 5т.	1 (2)	3,8 (5,0)	1 (2)
Грузовые 5 - 8т.	3 (8)	11,5 (20,0)	4 (10)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	8 (16)	30,8 (40,0)	11 (21)
Автобусы			
Автобусы	3 (9)	11,5 (22,5)	4 (12)
Итого (Автобусы)	3 (9)	11,5 (22,5)	4 (12)
Итого (Поток №2)	26 (40)	100,0 (100,0)	36 (54)

Поток №3 (ул. Советская - ул. Пролетарская)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	14 (14)	46,7 (27,5)	20 (20)
Итого (Легковой транспорт)	14 (14)	46,7 (27,5)	20 (20)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	5 (8)	16,7 (15,7)	7 (10)
Грузовые 2 - 5т.	4 (8)	13,3 (15,7)	6 (12)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	3,3 (3,9)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	1 (4)	3,3 (7,8)	1 (4)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	11 (22)	36,7 (43,1)	15 (28)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	5 (15)	16,7 (29,4)	7 (21)
Итого (Автобусы)	5 (15)	16,7 (29,4)	7 (21)
Итого (Поток №3)	30 (51)	100,0 (100,0)	42 (69)

Поток №4 (ул. Пролетарская - ул. Пролетарская)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	28 (28)	43,1 (25,5)	39 (39)
Итого (Легковой транспорт)	28 (28)	43,1 (25,5)	39 (39)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	11 (16)	16,9 (14,5)	15 (22)
Грузовые 2 - 5т.	14 (28)	21,5 (25,5)	20 (40)
Грузовые 5 - 8т.	6 (15)	9,2 (13,6)	8 (20)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	5 (20)	7,7 (18,2)	7 (28)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	36 (79)	55,4 (71,8)	50 (110)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	1 (3)	1,5 (2,7)	1 (3)
Итого (Автобусы)	1 (3)	1,5 (2,7)	1 (3)
Итого (Поток №4)	65 (110)	100,0 (100,0)	90 (152)

Поток №5 (ул. Пролетарская - ул. Советская)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	11 (11)	50,0 (32,4)	15 (15)
Итого (Легковой транспорт)	11 (11)	50,0 (32,4)	15 (15)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	3 (4)	13,6 (11,8)	4 (6)
Грузовые 2 - 5т.	4 (8)	18,2 (23,5)	6 (12)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	4,5 (5,9)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	8 (14)	36,4 (41,2)	11 (20)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	3 (9)	13,6 (26,5)	4 (12)
Итого (Автобусы)	3 (9)	1,5 (26,5)	4 (12)
Итого (Поток №5)	22 (34)	100,0 (100,0)	30 (47)

Поток №6 (ул. Советская - ул. Пролетарская)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	30 (30)	73,2 (58,8)	42 (42)
Итого (Легковой транспорт)	30 (30)	73,2 (58,8)	42 (42)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	5 (8)	12,2 (15,7)	7 (10)
Грузовые 2 - 5т.	4 (8)	9,8 (15,7)	6 (12)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	2,4 (3,9)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	10 (18)	24,4 (35,3,2)	14 (24)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	1 (3)	2,4 (5,9)	1 (3)
Итого (Автобусы)	1 (3)	2,4 (5,9)	1 (3)
Итого (Поток №6)	41 (51)	100,0 (100,0)	57 (69)

Результаты по направлениям
Направление «ул. Пролетарская»

Входящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	47 (47)	45,2 (27,3)	66 (66)
Итого (Легковой транспорт)	47 (47)	45,2 (45,2)	66 (66)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	15 (22)	14,4 (12,8)	21 (31)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	22 (44)	21,2 (25,6)	31 (62)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	11 (27)	10,6 (15,7)	15 (38)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	5 (20)	4,8 (11,6)	7 (28)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	53 (113)	51,0 (65,7)	74 (159)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	4 (12)	3,8 (7,0)	5 (15)
Итого (Автобусы)	4 (12)	3,8 (7,0)	5 (15)
Итого (Входящие)	104 (172)	100,0 (100,0)	145 (240)
Исходящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	45 (45)	67,2 (49,5)	63 (63)
Итого (Легковой транспорт)	45 (45)	67,5 (49,5)	63 (63)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	9 (14)	13,4 (15,4)	13 (19)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	5 (10)	7,5 (11,0)	7 (14)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	4 (10)	6,0 (11,0)	5 (12)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	18 (34)	26,9 (37,4)	25 (45)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	4 (12)	6,0 (13,2)	5 (15)
Итого (Автобусы)	4 (12)	6,0 (13,2)	5 (15)
Итого (Исходящие)	67 (91)	100,0 (100,0)	93 (123)

Направление «ул. Пролетарская»

<i>Входящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	26 (26)	54,2 (35,1)	36 (36)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	26 (26)	54,2 (35,1)	36 (36)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	7 (10)	14,6 (13,5)	10 (15)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	5 (10)	10,4 (13,5)	7 (14)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	4 (10)	8,3 (13,5)	5 (12)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	5 (20)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	16 (30)	33,3 (40,5,7)	22 (41)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	6 (18)	12,5 (24,3)	8 (24)
<i>Итого (Автобусы)</i>	6 (18)	12,5 (24,30)	8 (24)
<i>Итого (Входящие)</i>	48 (74)	100,0 (100,0)	66 (101)
<i>Исходящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	42 (42)	44,2 (26,1)	59 (59)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	42 (42)	44,2 (26,1)	59 (59)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	16 (24)	16,8 (14,9)	22 (32)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	18 (36)	18,9 (22,4)	26 (52)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	7 (17)	7,4 (10,6)	9 (22)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	6 (24)	6,3 (14,9)	8 (32)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	47 (101)	49,5 (62,7)	65 (138)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	6 (18)	6,3 (11,2)	8 (24)
<i>Итого (Автобусы)</i>	6 (18)	6,3 (11,2)	8 (24)
<i>Итого (Исходящие)</i>	95 (161)	100,0 (100,0)	132 (221)

Направление «ул. Советская»

Входящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	44 (44)	62,0 (43,1)	62 (62)
Итого (Легковой транспорт)	44 (44)	62,0 (43,1)	62 (62)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	10 (16)	14,1 (15,7)	14 (20)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	8 (16)	11,3 (15,7)	12 (24)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	2 (4)	2,8 (3,9)	2 (4)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	1 (4)	1,4 (3,9)	1 (4)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	21 (40)	29,6 (39,2)	29 (52)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	6 (18)	8,5 (17,6)	8 (24)
Итого (Автобусы)	6 (18)	8,5 (17,6)	8 (24)
Итого (Входящие)	71 (102)	100,0 (100,0)	99 (138)
Исходящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	30 (30)	49,2 (26,1)	42 (42)
Итого (Легковой транспорт)	30 (30)	49,2 (26,1)	42 (42)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	7 (10)	11,5 (10,4)	10 (15)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	12 (24)	19,7 (25,0)	17 (34)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	6 (14)	9,8 (14,6)	8 (20)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	25 (48)	41,0 (50,0)	35 (69)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	6 (18)	9,8 (18,8)	8 (24)
Итого (Автобусы)	6 (18)	9,8 (18,8)	8 (24)
Итого (Исходящие)	61 (96)	100,0 (100,0)	85 (135)

Результаты по потокам
Поток №1 (ул. Красная - ул. Красная)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	42 (42)	56,8 (35,0)	59 (59)
Итого (Легковой транспорт)	42 (42)	56,8 (35,0)	59 (59)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	8 (12)	10,8 (10,0)	11 (16)
Грузовые 2 - 5т.	11 (22)	14,9 (18,3)	15 (30)
Грузовые 5 - 8т.	3 (8)	4,1 (6,7)	4 (10)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	6 (24)	8,1 (20,0)	8 (32)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	28 (66)	37,8 (55,0)	38 (88)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	4 (12)	5,4 (10,0)	6 (18)
Итого (Автобусы)	4 (12)	5,4 (10,0)	6 (18)
Итого (Поток №1)	74 (120)	100,0 (100,0)	103 (165)

Поток №2 (ул. Красная - ул. Красная)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	11 (11)	45,8 (25,6)	15 (15)
Итого (Легковой транспорт)	11 (11)	45,8 (25,6)	15 (15)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	6 (9)	25,0 (20,9)	8 (12)
Грузовые 2 - 5т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые 5 - 8т.	3 (8)	12,5 (18,6)	4 (10)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	3 (12)	12,5 (27,9)	4 (16)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	12 (29)	50,0 (67,4)	16 (38)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	1 (3)	4,2 (7,0)	1 (3)
Итого (Автобусы)	1 (3)	4,2 (7,0)	1 (3)
Итого (Поток №2)	24 (43)	100,0 (100,0)	32 (56)

Поток №3 (ул. Ленина - ул. Ленина)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	21 (21)	53,8 (36,2)	29 (29)
Итого (Легковой транспорт)	21 (21)	53,8 (36,2)	29 (29)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	5 (8)	12,8 (13,8)	7 (10)
Грузовые 2 - 5т.	9 (18)	23,1 (31,0)	13 (26)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	2,6 (3,4)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0,0 (0,0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0,0 (0,0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0,0 (0,0)
Итого (Грузовой транспорт)	15 (28)	38,5 (48,3)	21 (38)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	3 (9)	7,7 (15,5)	4 (12)
Итого (Автобусы)	3 (9)	7,7 (15,5)	4 (12)
Итого (Поток №3)	39 (58)	100,0 (100,0)	54 (79)

Поток №4 (ул. Ленина - ул. Ленина)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	54 (54)	48,6 (30,5)	76 (76)
Итого (Легковой транспорт)	54 (54)	48,6 (30,5)	76 (76)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	19 (28)	17,1 (15,8)	27 (40)
Грузовые 2 - 5т.	20 (40)	18,0 (22,6)	28 (56)
Грузовые 5 - 8т.	4 (10)	3,6 (5,6)	6 (15)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	3 (12)	2,7 (6,8)	4 (16)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	46 (90)	41,4 (50,8)	65 (127)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	11 (33)	9,9 (18,6)	15 (45)
Итого (Автобусы)	11 (33)	9,9 (18,6)	15 (45)
Итого (Поток №4)	111 (177)	100,0 (100,0)	156 (248)

Поток №5 (ул. Ленина - ул. Красная)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	12 (12)	70,6 (54,5)	17 (17)
Итого (Легковой транспорт)	12 (12)	70,6 (54,5)	17 (17)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	1 (2)	5,9 (9,1)	1 (2)
Грузовые 2 - 5т.	3 (6)	17,6 (27,3)	4 (8)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	5,9 (9,1)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	5 (10)	29,4 (45,5)	6 (12)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Автобусы)	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Поток №5)	17 (22)	100,0 (100,0)	23 (29)

Поток №6 (ул. Красная - ул. Ленина)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	15 (15)	71,4 (57,7)	21 (21)
Итого (Легковой транспорт)	15 (15)	71,4 (57,7)	21 (21)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	4 (6)	19,0 (23,1)	6 (9)
Грузовые 2 - 5т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	4,8 (7,7)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	5 (8)	23,8 (30,8)	7 (11)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	1 (3)	4,8 (11,5)	1 (3)
Итого (Автобусы)	1 (3)	4,8 (11,5)	1 (3)
Итого (Поток №6)	21 (26)	100,0 (100,0)	29 (35)

Поток №7 (ул. Ленина - ул. Красная)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	19 (19)	63,3 (44,2)	27 (27)
Итого (Легковой транспорт)	19 (19)	63,3 (44,2)	27 (27)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	3 (4)	10,0 (9,3)	4 (6)
Грузовые 2 - 5т.	4 (8)	13,3 (18,6)	6 (12)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	3,3 (4,7)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	1 (4)	3,3 (9,3)	1 (4)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	9 (18)	30,0 (41,9)	12 (24)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	2 (6)	6,7 (14,0)	3 (9)
Итого (Автобусы)	2 (6)	6,7 (14,0)	3 (9)
Итого (Поток №7)	30 (43)	100,0 (100,0)	42 (60)

Поток №8 (ул. Красная - ул. Ленина)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	49 (49)	50,5 (31,2)	66 (69)
Итого (Легковой транспорт)	49 (49)	50,5 (31,2)	69 (69)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	12 (18)	12,4 (11,5)	17 (26)
Грузовые 2 - 5т.	18 (36)	18,6 (22,9)	25 (50)
Грузовые 5 - 8т.	9 (22)	9,3 (14,0)	13 (32)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	5 (20)	5,2 (12,7)	7 (28)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	44 (96)	45,4 (61,1)	62 (136)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	4 (12)	4,1 (7,6)	6 (18)
Итого (Автобусы)	4 (12)	7,1 (7,6)	6 (18)
Итого (Поток №8)	97 (157)	100,0 (100,0)	137 (223)

Поток №9 (ул. Ленина - ул. Красная)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	26 (26)	48,1 (27,4)	36 (36)
Итого (Легковой транспорт)	26 (26)	48,1 (27,4)	36 (36)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	4 (6)	7,4 (6,3)	6 (9)
Грузовые 2 - 5т.	11 (22)	20,4 (23,2)	15 (30)
Грузовые 5 - 8т.	4 (10)	7,4 (10,5)	6 (15)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	4 (16)	7,4 (16,8)	6 (24)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	23 (54)	42,6 (56,8)	33 (78)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	5 (15)	9,3 (15,8)	7 (21)
Итого (Автобусы)	5 (15)	9,3 (15,8)	7 (21)
Итого (Поток №9)	54 (95)	100,0 (100,0)	76 (135)

Поток №10 (ул. Красная - ул. Ленина)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	15 (15)	34,1 (19,0)	21 (21)
Итого (Легковой транспорт)	15 (15)	34,1 (19,0)	21 (21)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	8 (12)	18,2 (15,2)	11 (16)
Грузовые 2 - 5т.	11 (22)	25,0 (27,8)	15 (30)
Грузовые 5 - 8т.	3 (8)	6,8 (10,1)	4 (10)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	1 (4)	2,3 (5,1)	1 (4)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	23 (46)	52,3 (58,2)	31 (60)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	6 (18)	13,6 (22,8)	8 (24)
Итого (Автобусы)	6 (18)	13,6 (22,8)	8 (24)
Итого (Поток №10)	44 (79)	100,0 (100,0)	60 (105)

Поток №11 (ул. Ленина - ул. Красная)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	15 (15)	68,2 (50,0)	21 (21)
Итого (Легковой транспорт)	15 (15)	68,2 (50,0)	21 (21)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	1 (2)	4,5 (6,7)	1 (2)
Грузовые 2 - 5т.	4 (8)	18,2 (26,7)	6 (12)
Грузовые 5 - 8т.	1 (2)	4,5 (6,7)	1 (2)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	6 (12)	27,3 (40,0)	8 (16)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	1 (3)	4,5 (10,0)	1 (3)
Итого (Автобусы)	1 (3)	4,5 (10,0)	1 (3)
Итого (Поток №11)	22 (30)	100,0 (100,0)	30 (40)

Поток №12 (ул. Красная - ул. Ленина)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	22 (22)	59,5 (39,3)	31 (31)
Итого (Легковой транспорт)	22 (22)	59,5 (39,3)	31 (31)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	6 (9)	16,2 (16,1)	8 (12)
Грузовые 2 - 5т.	1 (2)	2,7 (3,6)	1 (2)
Грузовые 5 - 8т.	3 (8)	8,1 (14,3)	4 (10)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	10 (19)	27,0 (33,9)	13 (24)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	5 (15)	13,5 (26,8)	7 (21)
Итого (Автобусы)	5 (15)	13,5 (26,8)	7 (21)
Итого (Поток №12)	37 (56)	100,0 (100,0)	51 (76)

Результаты по направлениям
Направление «ул. Красная»

<i>Входящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	75 (75)	45,5 (26,9)	105 (105)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	75 (75)	45,5 (26,9)	105 (105)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	26 (39)	15,8 (14,0)	36 (54)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	29 (58)	17,6 (20,8)	40 (80)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	15 (38)	9,1 (13,6)	21 (52)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	9 (36)	5,5 (12,9)	12 (48)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	79 (171)	47,9 (61,3)	109 (234)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	11 (33)	6,7 (11,8)	15 (45)
<i>Итого (Автобусы)</i>	11 (33)	6,7 (11,8)	15 (45)
<i>Итого (Входящие)</i>	165 (279)	100,0 (100,0)	229 (384)
<i>Исходящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	80 (80)	55,2 (33,8)	112 (112)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	80 (80)	55,2 (33,8)	112 (112)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	13 (20)	9,0 (8,4)	18 (27)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	25 (50)	17,2 (21,1)	34 (68)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	8 (20)	5,5 (8,4)	11 (27)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	10 (40)	6,9 (16,9)	14 (56)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	56 (130)	38,6 (54,9)	77 (178)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	9 (27)	6,2 (11,4)	13 (39)
<i>Итого (Автобусы)</i>	9 (27)	6,2 (11,4)	13 (39)
<i>Итого (Исходящие)</i>	145 (237)	100,0 (100,0)	202 (329)

Направление «ул. Ленина»

Входящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	66 (66)	53,7 (33,7)	92 (92)
Итого (Легковой транспорт)	66 (66)	53,7 (33,7)	92 (92)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	12 (18)	9,8 (9,2)	17 (25)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	24 (48)	19,5 (24,5)	34 (68)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	6 (14)	4,9 (7,1)	8 (19)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	5 (20)	4,1 (10,2)	7 (28)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	47 (100)	38,2 (51,0)	66 (140)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	10 (30)	8,1 (15,3)	14 (42)
Итого (Автобусы)	10 (30)	8,1 (15,3)	14 (42)
Итого (Входящие)	123 (196)	100,0 (100,0)	172 (274)
Исходящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	125 (125)	51,0 (32,1)	176 (176)
Итого (Легковой транспорт)	125 (125)	51,0 (32,1)	176 (176)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	37 (55)	15,1 (14,1)	52 (78)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	39 (78)	15,9 (20,0)	54 (108)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	16 (40)	6,5 (10,3)	23 (57)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	8 (32)	3,3 (8,2)	11 (44)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	100 (205)	40,8 (52,6)	140 (287)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	20 (60)	8,2 (15,4)	28 (84)
Итого (Автобусы)	20 (60)	8,2 (15,4)	28 (84)
Итого (Исходящие)	245 (390)	100,0 (100,0)	344 (547)

Направление «ул. Красная»

Входящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	79 (79)	59,8 (39,1)	111 (111)
Итого (Легковой транспорт)	79 (79)	59,8 (39,1)	111 (111)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	18 (27)	13,6 (13,4)	25 (37)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	12 (24)	9,1 (11,9)	16 (32)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	7 (18)	5,3 (8,9)	9 (22)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	6 (24)	4,5 (11,9)	8 (32)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	43 (93)	32,6 (46,0)	58 (123)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	10 (30)	7,6 (14,9)	14 (42)
Итого (Автобусы)	10 (30)	7,6 (14,9)	14 (42)
Итого (Входящие)	132 (202)	100,0 (100,0)	183 (276)
Исходящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	45 (45)	59,2 (38,8)	63 (63)
Итого (Легковой транспорт)	45 (45)	59,2 (38,8)	63 (63)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	10 (15)	13,2 (12,9)	13 (20)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	8 (16)	10,5 (13,8)	12 (24)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	5 (12)	6,6 (10,3)	6 (14)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	4 (16)	5,3 (13,8)	5 (20)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	27 (59)	35,5 (50,9)	36 (78)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	4 (12)	5,3 (10,3)	5 (15)
Итого (Автобусы)	4 (12)	5,3 (10,3)	5 (15)
Итого (Исходящие)	76 (116)	100,0 (100,0)	104 (156)

Направление «ул. Ленина»

Входящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	81 (81)	54,0 (35,4)	114
Итого (Легковой транспорт)	81 (81)	54,0 (35,4)	114
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	21 (32)	14,0 (14,0)	29 (44)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	27 (54)	18,0 (23,6)	38 (76)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	6 (14)	4,0 (6,1)	8 (19)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	3 (12)	2,0 (5,2)	4 (16)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	57 (112)	38,0 (48,9)	79 (155)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	12 (36)	8,0 (15,7)	16 (48)
Итого (Автобусы)	12 (36)	8,0 (15,7)	16 (48)
Итого (Входящие)	150 (229)	100,0 (100,0)	209 (317)
Исходящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	51 (51)	49,0 (31,3)	71 (71)
Итого (Легковой транспорт)	51 (51)	49,0 (31,3)	71 (71)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	17 (26)	16,3 (16,0)	24 (35)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	20 (40)	19,2 (24,5)	28 (56)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	5 (12)	4,8 (7,4)	6 (14)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	1 (4)	1,0 (2,5)	1 (4)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	43 (82)	41,3 (50,3)	59 (109)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	10 (30)	9,6 (18,4)	13 (39)
Итого (Автобусы)	10 (30)	9,6 (18,4)	13 (39)
Итого (Исходящие)	104 (163)	100,0 (100,0)	143 (219)

Результаты по потокам

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	122 (122)	57,5 (34,3)	171 (171)
Итого (Легковой транспорт)	122 (122)	57,5 (34,3)	171 (171)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	11 (16)	5,2 (4,5)	15 (22)
Грузовые 2 - 5т.	18 (36)	8,5 (10,1)	25 (50)
Грузовые 5 - 8т.	25 (62)	11,8 (17,4)	35 (88)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	12 (48)	5,7 (13,5)	17 (68)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	66 (162)	31,1 (45,5)	92 (228)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	24 (72)	11,3 (20,2)	34 (102)
Итого (Автобусы)	24 (72)	11,3 (20,2)	34 (102)
Итого (Поток №1)	212 (356)	100,0 (100,0)	297 (501)

Поток №2 (ул. Кучерявого - ул. Кучерявого)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	126 (126)	55,0 (32,6)	177 (177)
Итого (Легковой транспорт)	126 (126)	55,0 (32,6)	177 (177)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	15 (22)	6,6 (5,7)	21 (32)
Грузовые 2 - 5т.	31 (62)	13,5 (16,1)	43 (86)
Грузовые 5 - 8т.	16 (40)	7,0 (10,4)	22 (55)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	13 (52)	5,7 (13,5)	18 (72)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	75 (176)	32,8 (45,6)	104 (245)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	28 (84)	12,2 (21,8)	39 (117)
Итого (Автобусы)	28 (84)	12,2 (21,8)	39 (117)
Итого (Поток №2)	229 (386)	100,0 (100,0)	320 (539)

Поток №3 (ул. Кучерявого - ул. Карла Маркса)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	22 (22)	53,7 (32,4)	31 (31)
Итого (Легковой транспорт)	22 (22)	53,7 (32,4)	31 (31)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	5 (8)	12,2 (11,8)	7 (10)
Грузовые 2 - 5т.	3 (6)	7,3 (8,8)	4 (8)
Грузовые 5 - 8т.	7 (18)	17,1 (26,5)	10 (25)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	2 (8)	4,9 (11,8)	3 (12)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	17 (40)	41,5 (58,8)	24 (55)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	2 (6)	4,9 (8,8)	3 (9)
Итого (Автобусы)	2 (6)	4,9 (8,8)	3 (9)
Итого (Поток №3)	41 (68)	100,0 (100,0)	58 (95)

Поток №4 (ул. Карла Маркса - ул. Кучерявого)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	136 (136)	57,4 (34,7)	191 (191)
Итого (Легковой транспорт)	136 (136)	57,4 (34,7)	191 (191)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	19 (28)	8,0 (7,1)	27 (40)
Грузовые 2 - 5т.	18 (36)	7,6 (9,2)	25 (50)
Грузовые 5 - 8т.	22 (55)	9,3 (14,0)	31 (78)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	11 (44)	4,6 (11,2)	15 (60)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	50 (109)	42,6 (55,3)	78 (108)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	31 (93)	13,1 (23,7)	43 (129)
Итого (Автобусы)	31 (93)	13,1 (23,7)	43 (129)
Итого (Поток №4)	237 (392)	100,0 (100,0)	332 (548)

Поток №5 (ул. Кучерявого - ул. Карла Маркса)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	97 (97)	56,1 (35,4)	136 (136)
Итого (Легковой транспорт)	97 (97)	56,1 (35,4)	136 (136)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	19 (28)	11,0 (10,2)	27 (40)
Грузовые 2 - 5т.	17 (34)	9,8 (12,4)	24 (48)
Грузовые 5 - 8т.	21 (52)	12,1 (19,0)	29 (72)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	6 (24)	3,5 (8,8)	8 (32)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	63 (138)	36,4 (50,4)	88 (192)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	13 (39)	7,5 (14,2)	18 (54)
Итого (Автобусы)	13 (39)	7,5 (14,2)	18 (54)
Итого (Поток №5)	173 (274)	100,0 (100,0)	242 (382)

Поток №6 (ул. Карла Маркса - ул. Кучерявого)

Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
<i>Легковой транспорт</i>			
Легковые	39 (39)	70,9 (52,0)	55 (55)
Итого (Легковой транспорт)	39 (39)	70,9 (52,0)	55 (55)
<i>Грузовой транспорт</i>			
Неопознанные	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые < 2т.	1 (2)	1,8 (2,7)	1 (2)
Грузовые 2 - 5т.	10 (20)	18,2 (26,7)	14 (28)
Грузовые 5 - 8т.	3 (8)	5,5 (10,7)	4 (10)
Автопоезда < 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Грузовые > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Автопоезда > 8т.	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	14 (30)	25,5 (40,0)	19 (40)
<i>Автобусы</i>			
Автобусы	2 (6)	3,6 (8,0)	3 (9)
Итого (Автобусы)	2 (6)	3,6 (8,0)	3 (9)
Итого (Поток №6)	55 (75)	100,0 (100,0)	77 (104)

Результаты по направлениям
Направление «ул. Кучерявого»

Входящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	148 (148)	54,8 (32,6)	208 (208)
Итого (Легковой транспорт)	148 (148)	54,8 (32,6)	208 (208)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	20 (30)	7,4 (6,6)	28 (42)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	34 (68)	12,6 (15,0)	47 (94)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	23 (58)	8,5 (12,8)	32 (80)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	15 (60)	5,6 (13,2)	21 (84)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	92 (216)	34,1 (47,6)	128 (300)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	30 (90)	11,1 (19,8)	42 (126)
Итого (Автобусы)	30 (90)	11,1 (19,8)	42 (126)
Итого (Входящие)	270 (454)	100,0 (100,0)	378 (634)
Исходящие			
Тип транспортных средств	Интенсивность, шт.	Доля в потоке, %	Перспективная интенсивность, шт.
Легковой транспорт			
<i>Легковые</i>	161 (161)	60,3 (37,4)	226 (226)
Итого (Легковой транспорт)	161 (161)	60,3 (37,4)	226 (226)
Грузовой транспорт			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	12 (18)	4,5 (4,2)	16 (24)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	28 (56)	10,5 (13,0)	39 (78)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	28 (70)	10,5 (16,2)	39 (98)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	12 (48)	4,5 (11,1)	17 (68)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
Итого (Грузовой транспорт)	80 (192)	30,0 (44,5)	111 (268)
Автобусы			
<i>Автобусы</i>	26 (78)	9,7 (18,1)	37 (111)
Итого (Автобусы)	26 (78)	9,7 (18,1)	37 (111)
Итого (Исходящие)	267 (431)	100,0 (100,0)	374 (605)

Направление «ул. Карла Маркса»

<i>Входящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	175 (175)	59,9 (37,5)	246 (246)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	175 (175)	59,9 (37,5)	246 (246)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	20 (30)	6,8 (6,4)	28 (42)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	28 (56)	9,6 (12,0)	39 (78)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	25 (63)	8,6 (13,5)	35 (88)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	11 (44)	3,8 (9,4)	15 (60)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	84 (193)	28,8 (41,3)	117 (268)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	33 (99)	11,3 (21,2)	46 (138)
<i>Итого (Автобусы)</i>	33 (99)	11,3 (21,2)	46 (138)
<i>Итого (Входящие)</i>	292 (467)	100,0 (100,0)	409 (652)
<i>Исходящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	119 (119)	55,6 (34,8)	167 (167)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	119 (119)	55,6 (34,8)	167 (167)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	24 (36)	11,2 (10,5)	34 (50)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	20 (40)	9,3 (11,7)	28 (56)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	28 (70)	13,1 (20,5)	39 (97)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	8 (32)	3,7 (9,4)	11 (44)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	80 (178)	37,4 (52,0)	112 (247)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	15 (45)	7,0 (13,2)	21 (63)
<i>Итого (Автобусы)</i>	15 (45)	7,0 (13,2)	21 (63)
<i>Итого (Исходящие)</i>	214 (342)	100,0 (100,0)	300 (477)

Направление «ул. Кучерявого»

<i>Входящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	219 (219)	56,9 (34,8)	307 (307)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	219 (219)	56,9 (34,8)	307 (307)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	30 (44)	7,8 (7,0)	42 (62)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	35 (70)	9,1 (11,1)	49 (98)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	46 (114)	11,9 (18,1)	64 (160)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	18 (72)	4,7 (11,4)	25 (100)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	129 (300)	33,5 (47,6)	180 (420)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	37 (111)	9,6 (17,6)	52 (156)
<i>Итого (Автобусы)</i>	37 (111)	9,6 (17,6)	52 (156)
<i>Итого (Входящие)</i>	385 (630)	100,0 (100,0)	539 (883)
<i>Исходящие</i>			
<i>Тип транспортных средств</i>	<i>Интенсивность, шт.</i>	<i>Доля в потоке, %</i>	<i>Перспективная интенсивность, шт.</i>
<i>Легковой транспорт</i>			
<i>Легковые</i>	262 (262)	56,2 (33,7)	368 (368)
<i>Итого (Легковой транспорт)</i>	262 (262)	56,2 (33,7)	368 (368)
<i>Грузовой транспорт</i>			
<i>Неопознанные</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые < 2т.</i>	34 (50)	7,3 (6,4)	48 (72)
<i>Грузовые 2 - 5т.</i>	49 (98)	10,5 (12,6)	68 (136)
<i>Грузовые 5 - 8т.</i>	38 (95)	8,2 (12,2)	53 (133)
<i>Автопоезда < 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Грузовые > 8т.</i>	24 (96)	5,2 (12,3)	33 (132)
<i>Автопоезда > 8т.</i>	0 (0)	0,0 (0,0)	0 (0)
<i>Итого (Грузовой транспорт)</i>	145 (339)	31,1 (43,6)	202 (473)
<i>Автобусы</i>			
<i>Автобусы</i>	59 (177)	12,7 (22,8)	82 (246)
<i>Итого (Автобусы)</i>	59 (177)	12,7 (22,8)	82 (246)
<i>Итого (Исходящие)</i>	466 (778)	100,0 (100,0)	652 (1087)

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

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

Таблица 1.8.1.6 – Состав движения потоков транспортных средств

<i>Вид транспортного средства</i>	<i>Доля в транспортном потоке, %</i>
<i>Индивидуальный</i>	82
<i>Общественный (автобусный)</i>	6
<i>Грузовой малый</i>	6
<i>Грузовой средний</i>	2
<i>Большой грузовой</i>	3
<i>Тяжелый грузовой</i>	1



Рисунок 1.8.1.6 – Состав движения потоков транспортных средств

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

В Платнировском сельском поселении Кореновского района действует ограничение максимальной скорости движения до 40 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи учебных заведений (МОБУ СОШ №25, МОБУ СОШ №24, МОБУ НОШ №24, МОБУ СОШ №25) и Детских садов (МДОБУ №41, МДОБУ №44). По улицам муниципального образования разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

На пропускную способность влияет большое количество факторов, зависящих от технических параметров автомобильной дороги и автомобилей. Поэтому для получения надежных данных о пропускной способности должны быть учтены показатели, характеризующие взаимодействие между автомобилями в потоке в различных дорожных условиях.

Транспортные потоки характеризуются интенсивностью, составом и скоростью движения, интервалами между автомобилями и плотностью потока. Вследствие взаимодействия автомобилей в потоке все эти характеристики функционально связаны друг с другом.

Интенсивность движения и состав транспортного потока в конкретном поперечном сечении дороги могут быть определены на основе автоматизированного учета движения, путем натурного наблюдения или рассчитаны с использованием различных методов моделирования. Данные об интенсивности движения (фактические или расчетные) могут быть представлены как в физических единицах, так и в приведенных к легковому автомобилю (на ледовых переправах к грузовому автомобилю грузоподъемностью 3 т).

Фактическая интенсивность, устанавливаемая на основе данных учета движения, подразделяется с учетом продолжительности времени ее регистрации на часовую интенсивность, авт./ч; суточную интенсивность, авт./сут; интенсивность за месяц, авт./мес. и годовую интенсивность, авт./г. Расчетная интенсивность подразделяется на расчетную часовую, авт./ч;

расчетную среднесуточную, авт./сут. и расчетную среднегодовую суточную, авт./сут.

Пропускная способность автодороги P , ед/ч – это максимальное количество автомобилей, которое может пропустить данный участок дороги в единицу времени. P , ед/ч измеряется в одном или в двух направлениях в рассматриваемых дорожных и погодно-климатических условиях.

Пропускная способность многополосных улиц увеличивается не строго пропорционально числу полос. Это явление объясняется тем, что на многополосной улице при наличии пересечений в одном уровне, автомобили часто маневрируют для поворотов налево и направо, разворотов на пересечениях, подъезда к краю проезжей части при остановке.

Кроме того, даже при отсутствии указанных перестроений параллельные насыщенные потоки автомобилей создают стеснение движения из-за относительно небольших и непостоянных боковых интервалов, так как водители не в состоянии обеспечить постоянное движение, идеально совпадающее с воображаемой осью размеченной полосы дороги. В общем виде пропускная способность многополосной дороги РМП, ед/ч с учетом влияния регулируемого пересечения определяется по формуле:

$$P_{МП} = P_{П} \cdot K_{МП} \cdot \alpha,$$

где $P_{МП}$ – пропускная способность полосы движения, ед./ч;

$K_{МП}$ – коэффициент многополосности;

α – коэффициент, учитывающий влияние регулируемого пересечения.

Рекомендуется при расчетах принимать следующие коэффициенты многополосности:

- для двухполосной дороги одного направления – 1,9;
- для трехполосной – 2,7;
- для четырехполосной – 3,5.

При наличии на дороге пересечений в одном уровне, на перекрестках с интенсивным движением приходится прерывать поток транспортных средств для пропуска их по пересекающимся направлениям с помощью светофорного регулирования.

В этом случае для движения транспортного потока данного направления через перекресток используют лишь часть расчетного времени, так как остальная часть отводится для пересекающегося потока. Поэтому коэффициент α зависит от состояния удельной интенсивности пересекающихся потоков и оптимальности режима регулирования. При близких по удельной интенсивности пересекающихся потоках этот коэффициент колеблется в пределах 0,4 – 0,6.

Пропускная способность полосы определяется по формуле:

$$P_{\Pi} = 1000 \cdot V_A / L_d,$$

где V_A – скорость движения транспортных средств, км/ч;

L_d – динамический габарит автомобиля, м.

$$L_d = l_A + V_A + 0,03 \cdot V_A + 1,$$

где V_A – скорость движения транспортных средств, м/с;

l_A – средняя длина транспортного средства в потоке, м.

Коэффициент многополосности принимаем равным 1.9 т. к. исследуемый УДС имеет 2 полосы для движения в одном направлении.

Коэффициент, учитывающий влияние регулируемого пересечения, принимаем 0.5.

Скорость движения транспортных средств принимаем равной 40 км/ч или 11,1 м/с.

Среднюю длину транспортного средства в потоке принимаем равной 4.2 м.

Таблица 1.8.1.6 – Поток транспортных средств (в приведенных единицах), коэффициент загрузки УДС по постам обследования

<i>Название поста</i>	<i>Транспортный поток в прив. ед. за средний утренний час</i>	<i>Количество полос</i>	<i>Пропускная способность*¹</i>	<i>Коэффициент загрузки*²</i>
<i>Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Красная (напр.1)</i>	41	1	1825	0,02
<i>Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Красная (напр.2)</i>	80	1	1825	0,04
<i>Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Красная (напр.3)</i>	63	1	1825	0,03
<i>Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Красная (напр.4)</i>	78	1	1825	0,04
<i>Перекресток автодорог ул. Карла Маркса – ул. Кучерявого (напр. 1)</i>	175	1	1825	0,09
<i>Перекресток автодорог ул. Карла Маркса – ул. Кучерявого (напр. 2)</i>	219	1	1825	0,12
<i>Перекресток автодорог ул. Карла Маркса – ул. Кучерявого (напр. 3)</i>	148	1	1825	0,08
<i>Автодорога ул. Советская (напр. 1)</i>	63	1	1825	0,03
<i>Автодорога ул. Советская (напр. 2)</i>	60	1	1825	0,03

Во всех случаях $Z < 1$ и дорога справляется с пропуском транспортных средств.

1.9 Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств

В ходе анализа прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств в Платнировском сельском поселении Кореновского района проблем не выявлено.

1.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП)

Аварийность – одна из самых тяжелых и трагических потерь в дорожном движении (далее ДД). Если другие потери, например, экономические или экологические, равномерно распределяются среди всех членов общества, то аварийные потери концентрируются на отдельных участниках движения.

¹ Проп. способ. – пропускная способность на обследованном участке УДС;

² Коэф. загрузки – коэффициент загрузки УДС в средний утренний час.

Именно участники движения и их близкие принимают на себя основную тяжесть аварийных потерь, и если на чью-то долю выпадает несчастье, то эти люди, как правило, остаются один на один со своими проблемами без существенной помощи общества. Истинное отношение общества к проблеме аварийности проявляется в создании комплекса условий для безаварийного движения и в оказании страховой помощи в случае несчастья. Однако в любых условиях забота о безопасности должна быть главным мотивом в поведении самого участника движения

Итак, аварийность – это одна из главных потерь в ДД. Результат или следствие организации движения и поведения участников. Чтобы добиться снижения аварийности – а такая задача всегда является актуальной, – необходима разумная и целенаправленная деятельность во многих направлениях, в том числе и совершенствование организации дорожного движения (далее ОДД) и улучшении мотивации участников. А чтобы эта деятельность была успешной, необходимо понимание и знание процессов, приводящих к аварии, что является весьма непростым делом. Тем более что эти процессы чрезвычайно сложные, а толкование их весьма неоднозначное.

Представляется, что в подавляющем большинстве, значительная доля вины лежит на участниках, так или иначе принявших неверное решение. Водители чаще всего ошибаются при выборе скорости, при выборе интервала в процессе маневрирования и при оценке намерений конфликтующего участника. Пешеходы наиболее часто ошибаются при выборе места перехода и в оценке интервала до приближающегося транспортного средства (далее ТС). Во всех случаях имеет место или неправильная оценка ситуации или переоценка своих возможностей и, как следствие принимаются ошибочные решения.

Дорожно-транспортным происшествием (далее ДТП) называют событие, возникшее в процессе движения на дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные

средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Как правило, обстоятельства возникновения ДТП чрезвычайно разнообразны. Однако анализ этих обстоятельств позволил выявить некоторые общие их черты, что дало возможность разработать классификацию ДТП (приведена ниже).

Детальный анализ всех видов ДТП невозможен без выявления факторов и причин, их вызывающих. Взгляды на факторы и причины, лежащие в основе ДТП, меняются по мере накопления опыта организации движения и исследовательских работ в области безопасности движения.

В соответствии с целями и задачами анализа ДТП различают три основных метода анализа: количественный, качественный, топографический.

Количественный анализ ДТП – оценивает уровень аварийности по месту (пересечение, магистральная улица, город, регион, страна, весь мир) и времени их совершения (час, день, месяц, год и пр.) Абсолютные показатели дают общее представление об уровне аварийности, позволяют проводить сравнительный анализ во времени для определенного региона и показывают тенденции изменения этого уровня.

Качественный анализ ДТП служит для установления причинно-следственных факторов возникновения ДТП и степени их влияния на ДТП. Этот анализ позволяет выявить причины и факторы возникновения ДТП по каждому из составляющих системы «Дорожное движение». В большинстве стран общественное мнение и официальная статистика органов ОДД чаще всего усматривают основную причину ДТП в небрежности, ошибках участников движения (водителей, пешеходов) или в неисправности автомобилей.

Так, Всемирная организация здравоохранения считает, что 9 из 10 ДТП происходит по вине человека.

Анализ причин ДТП позволяет свести в следующие группы:

Таблица 1.10.1 – Причины ДТП

<i>Группы</i>	<i>Причины</i>
<i>1 группа</i>	Несоблюдение Правил дорожного движения участниками этого движения, т.е. водителями, пешеходами и пассажирами.
<i>2 группа</i>	Выбор водителями таких режимов движения, при которых они лишаются возможности управлять ТС, в результате чего возникают заносы, опрокидывания, столкновения и пр.
<i>3 группа</i>	Снижение психофизиологических функций участников движения в результате переутомления, болезни.
<i>4 группа</i>	Употребления алкогольных напитков, наркотиков, лекарств, под влиянием факторов, способствующих изменению его нормального состояния (нездоровый климат на работе или в семье, болезнь близких и пр.).
<i>5 группа</i>	Неудовлетворительное техническое состояние ТС.
<i>6 группа</i>	Неправильное размещение и крепление груза
<i>7 группа</i>	Неудовлетворительное устройство и содержание элементов дороги и дорожной обстановки.
<i>8 группа</i>	Неудовлетворительная ОДД.

Топографический анализ предназначен для выявления мест концентрации ДТП в пространстве (пересечении, участке дороги, магистрали, городе, регионе, стране и пр.). Различают три вида топографического анализа: карту ДТП, линейный график ДТП, масштабную схему (ситуационный план) ДТП. В нашем случае мы будем использовать качественный анализ ДТП.

**Таблица 1.10.2 – Состояние дорожно-транспортной аварийности на
улично-дорожной сети Платнировского сельского поселения
Кореновского района в период с 2018 г. по 2021г.**

1	Время, дата совершения ДТП	06:30 15.11.2021
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030076123
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, Советская ул., дом 220 «В»
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
2	Время, дата совершения ДТП	02:20 20.08.2021г.
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030054042
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Третьякова, дом 107 «Б»
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
3	Время, дата совершения ДТП	16:50 02.08.2021
	Вид ДТП	<u>Съезд с дороги</u> № 030049235
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная, дом 25
	Ранено (всего)	2
	детей	1
	Погибло (всего)	0
	детей	0
4	Время, дата совершения ДТП	16:35 10.07.2021
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030043233
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Советская, дом 220 «В»
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
5	Время, дата совершения ДТП	17:50 28.05.2021
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030032683
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная, дом 51
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
6	Время, дата совершения ДТП	21:50 23.05.2021
	Вид ДТП	<u>Съезд с дороги</u> № 030031543
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Пролетарская, дом 41
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

7	Время, дата совершения ДТП	20:40 11.02.2021
	Вид ДТП	<u>Съезд с дороги</u> № 030008777
	Адрес	Кореновский район, х. Казачий, ул. Степная., дом 142
	Ранено (всего)	3
	детей	1
	Погибло (всего)	0
8	Время, дата совершения ДТП	00:45 06.12.2020
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030074850
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Ленина, дом Пушкина
	Ранено (всего)	2
	детей	1
	Погибло (всего)	0
9	Время, дата совершения ДТП	07:30 02.12.2020
	Вид ДТП	<u>Съезд с дороги</u> № 030074083
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная, дом 1
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
10	Время, дата совершения ДТП	22:20 11.11.2020
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030069108
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Кучерявого, дом Красноармейская
	Ранено (всего)	2
	детей	0
	Погибло (всего)	0
11	Время, дата совершения ДТП	20:20 06.10.2020
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030060482
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная дом 49
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
12	Время, дата совершения ДТП	22:00 27.07.2020
	Вид ДТП	<u>Опрокидывание</u> № 030041081
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная, ул. Третьякова
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

13	Время, дата совершения ДТП	22:00 26.07.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030040830
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная, дом 113
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
14	Время, дата совершения ДТП	21:00 04.07.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030035417
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Красная, ул. Энгельса
	Ранено (всего)	1
	детей	1
	Погибло (всего)	0
15	Время, дата совершения ДТП	16:00 15.06.2020
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030034830
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Октябрьская, ул. Третьякова
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
16	Время, дата совершения ДТП	21:10 14.06.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030030942
	Адрес	Кореновский район, Платнировский, ст-ца. Платнировская, ул. Кучерявого, дом 89
	Ранено (всего)	0
	детей	0
	Погибло (всего)	1
17	Время, дата совершения ДТП	20:00 14.06.2020
	Вид ДТП	<u>Съезд с дороги</u> № 030030939
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Кошевого, дом 25
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
18	Время, дата совершения ДТП	19:30 07.06.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030029525
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, ул. Элеваторная, дом 46
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

19	Время, дата совершения ДТП	08:30 17.05.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030025628
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул, Кирова, дом 32
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
20	Время, дата совершения ДТП	17:50 16.04.2020
	Вид ДТП	<u>Опрокидывание</u> № 030021318
	Адрес	Кореновский район, х Казачий Степная ул, Магистральная ул.
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
21	Время, дата совершения ДТП	15:45 25.02.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030011907
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская, Красная ул., дом 20
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
22	Время, дата совершения ДТП	13:50 02.02.2020
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030006515
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Ленина, ул. Красная
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
23	Время, дата совершения ДТП	18:15 29.01.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030005654
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Советская, ул. Калинина
	Ранено (всего)	0
	детей	0
	Погибло (всего)	1
	детей	0
24	Время, дата совершения ДТП	17:40 03.01.2020
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030000244
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Советская, дом 201
	Ранено (всего)	0
	детей	0
	Погибло (всего)	1
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

25	Время, дата совершения ДТП	08:10 20.12.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030093419
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Красная, ул. Ленина
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
26	Время, дата совершения ДТП	14:50 11.11.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030083442
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Третьякова, ул. Красная
	Ранено (всего)	2
	детей	1
	Погибло (всего)	0
	детей	0
27	Время, дата совершения ДТП	16:45 30.10.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030080502
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Ленина, дом 52
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
28	Время, дата совершения ДТП	17:30 14.09.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030067851
	Адрес	Кореновский район, ст-ца Платнировская ул. Советская, пер. Таманский
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
29	Время, дата совершения ДТП	18:40 11.08.2019
	Вид ДТП	<u>Возгорание вследствие технической неисправности движущегося или остановившегося ТС, участвующего в дорожном движении</u> № 030057603
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
30	Время, дата совершения ДТП	22:20 09.08.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030057035
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Ленина, ул. Красная
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

31	Время, дата совершения ДТП	16:00 08.08.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030056622
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Советская, дом 257 «А»
	Ранено (всего)	1
	детей	1
	Погибло (всего)	0
	детей	0
32	Время, дата совершения ДТП	12:00 05.06.2019
	Вид ДТП	<u>Наезд на велосипедиста</u> № 030038416
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Луначарского, дом 3
	Ранено (всего)	1
	детей	1
	Погибло (всего)	0
	детей	0
33	Время, дата совершения ДТП	09:00 28.04.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030029134
	Адрес	Кореновский район, ст-ца Платнировская ул. Красная, ул. Третьякова
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
34	Время, дата совершения ДТП	11:00 20.04.2019
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030027170
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Ленина, дом ул. Пушкина
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
35	Время, дата совершения ДТП	18:55 28.03.2019
	Вид ДТП	<u>Наезд на велосипедиста</u> № 030021642
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Кучерявого, дом 40
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0
36	Время, дата совершения ДТП	16:20 19.12.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030098220
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Красная, дом 29
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

37	Время, дата совершения ДТП	15:30 01.11.2018
	Вид ДТП	<u>Опрокидывание</u> № 030084010
	Адрес	Кореновский район, х Казачий ул. Кочубея, дом 1»Г»
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
38	Время, дата совершения ДТП	15:40 16.10.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030079416
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Красная, дом 53
	Ранено (всего)	2
	детей	2
	Погибло (всего)	0
39	Время, дата совершения ДТП	23:15 15.08.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на препятствие</u> № 030060627
	Адрес	Кореновский район, х Казачий ул. Матросова, дом 2
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
40	Время, дата совершения ДТП	22:10 03.08.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на велосипедиста</u> № 030056849
	Адрес	Кореновский район, х. Казачий ул. Степная, дом 228
	Ранено (всего)	0
	детей	0
	Погибло (всего)	1
41	Время, дата совершения ДТП	07:30 01.07.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на велосипедиста</u> № 030047102
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Советская, дом 213 Б
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
42	Время, дата совершения ДТП	13:00 22.06.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на велосипедиста</u> № 030044769
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Коммунаров, дом ул. Третьякова
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

43	Время, дата совершения ДТП	11:00 19.06.2018
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030043944
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Красная, дом 20
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
44	Время, дата совершения ДТП	17:00 27.05.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на стоящее ТС</u> № 030037956
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Кучерявого, дом 36 Б
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
45	Время, дата совершения ДТП	21:20 09.05.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на пешехода</u> № 030033153
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Пушкина, дом 106
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
46	Время, дата совершения ДТП	12:30 21.03.2018
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030019970
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Пушкина, дом 31
	Ранено (всего)	2
	детей	1
	Погибло (всего)	0
47	Время, дата совершения ДТП	16:40 30.01.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на велосипедиста</u> № 030006530
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Третьякова, дом ул. Кирова
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
48	Время, дата совершения ДТП	06:00 28.01.2018
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030005842
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Советская, дом ул. Подмезенная
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

49	Время, дата совершения ДТП	08:50 20.01.2018
	Вид ДТП	<u>Столкновение</u> № 030003875
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Красная, дом 77
	Ранено (всего)	1
	детей	0
	Погибло (всего)	0
50	Время, дата совершения ДТП	07:35 01.01.2018
	Вид ДТП	<u>Наезд на стоящее ТС</u> № 030000018
	Адрес	Кореновский район, ст-ца. Платнировская ул. Красная, дом 25
	Ранено (всего)	2
	детей	0
	Погибло (всего)	0
	детей	0

Таблица 1.10.3

2018г.											
<i>Наезд на животное</i>	<i>Столкновение</i>	<i>Опрокидывание</i>	<i>Наезд на стоящее ТС</i>	<i>Наезд на препятствие</i>	<i>Наезд на пешехода</i>	<i>Наезд на велосипедиста</i>	<i>Наезд на гужевой транспорт</i>	<i>Падение пассажира</i>	<i>Иной вид ДТП</i>	<i>Съезд с дороги</i>	<i>Возгорание вследствие технической неисправности движущегося или остановившегося ТС, участвующего в дорожном движении</i>
<i>2018 год</i>											
0	4	1	2	1	3	4	0	0	0	0	0
<i>2019 год</i>											
0	8	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
<i>2020 год</i>											
0	5	2	0	0	7	0	0	0	0	2	0
<i>2021 год</i>											
0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0

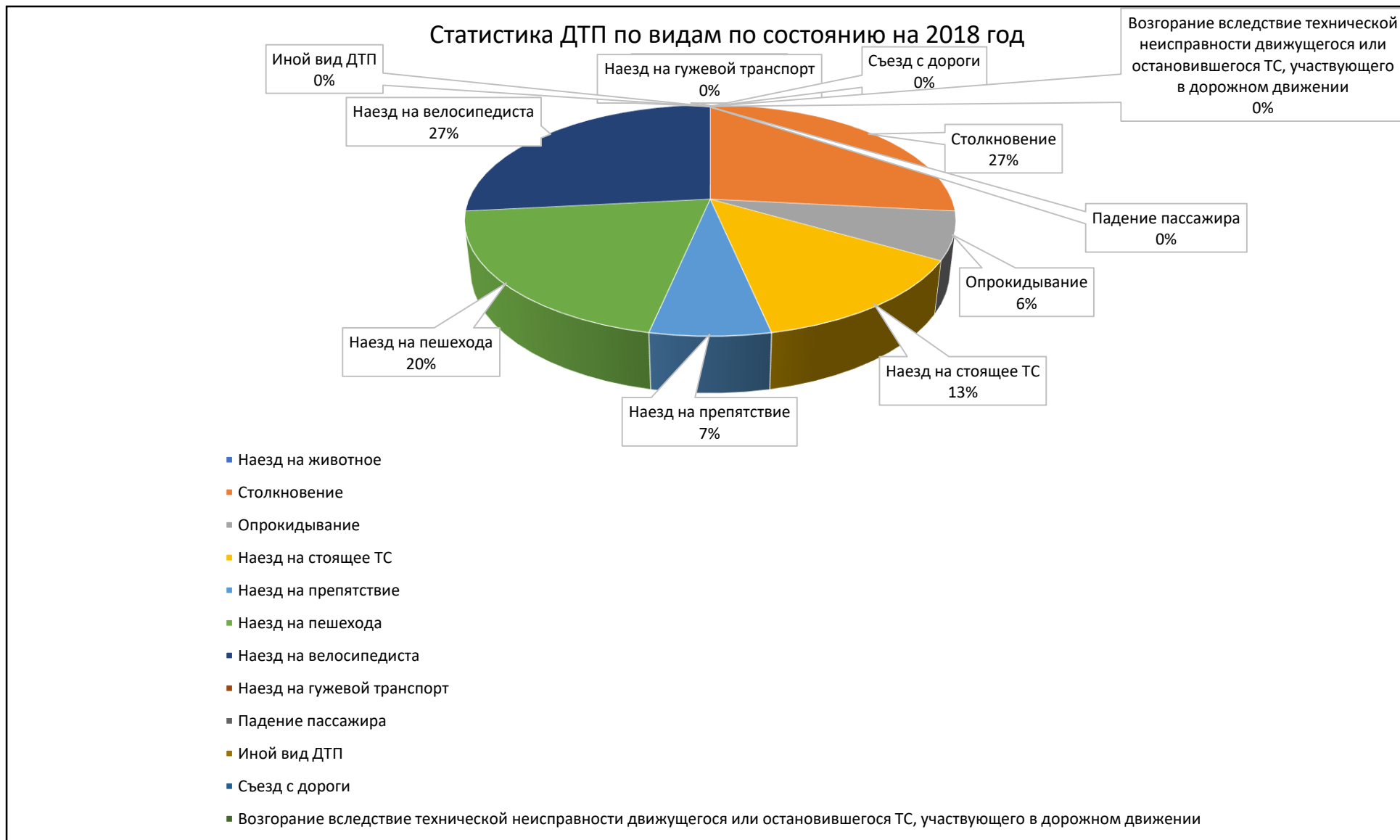


Рисунок 1.10.1 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении по видам по состоянию на 2018 год

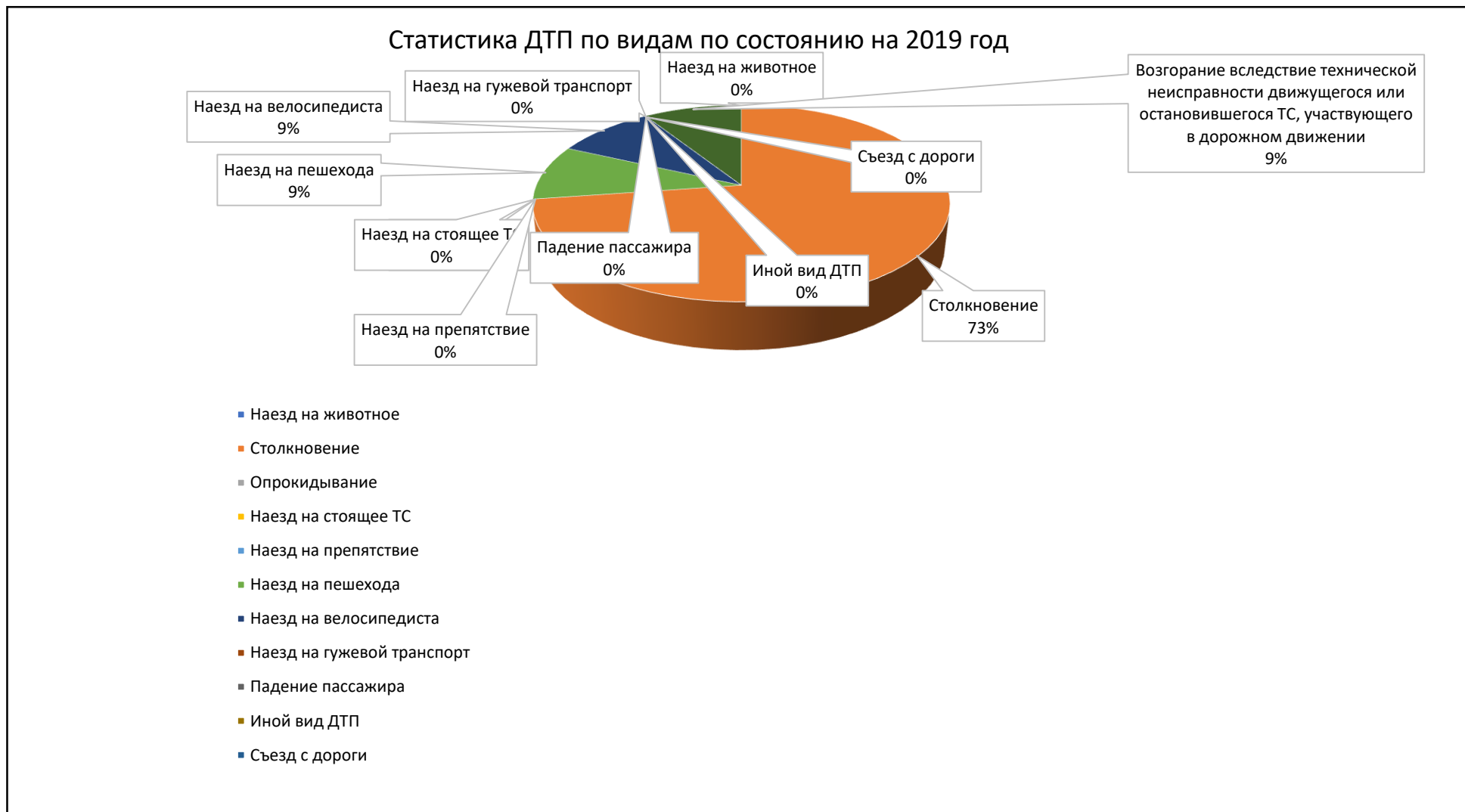


Рисунок 1.10.2 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении Кореновского района по видам по состоянию на 2019 год

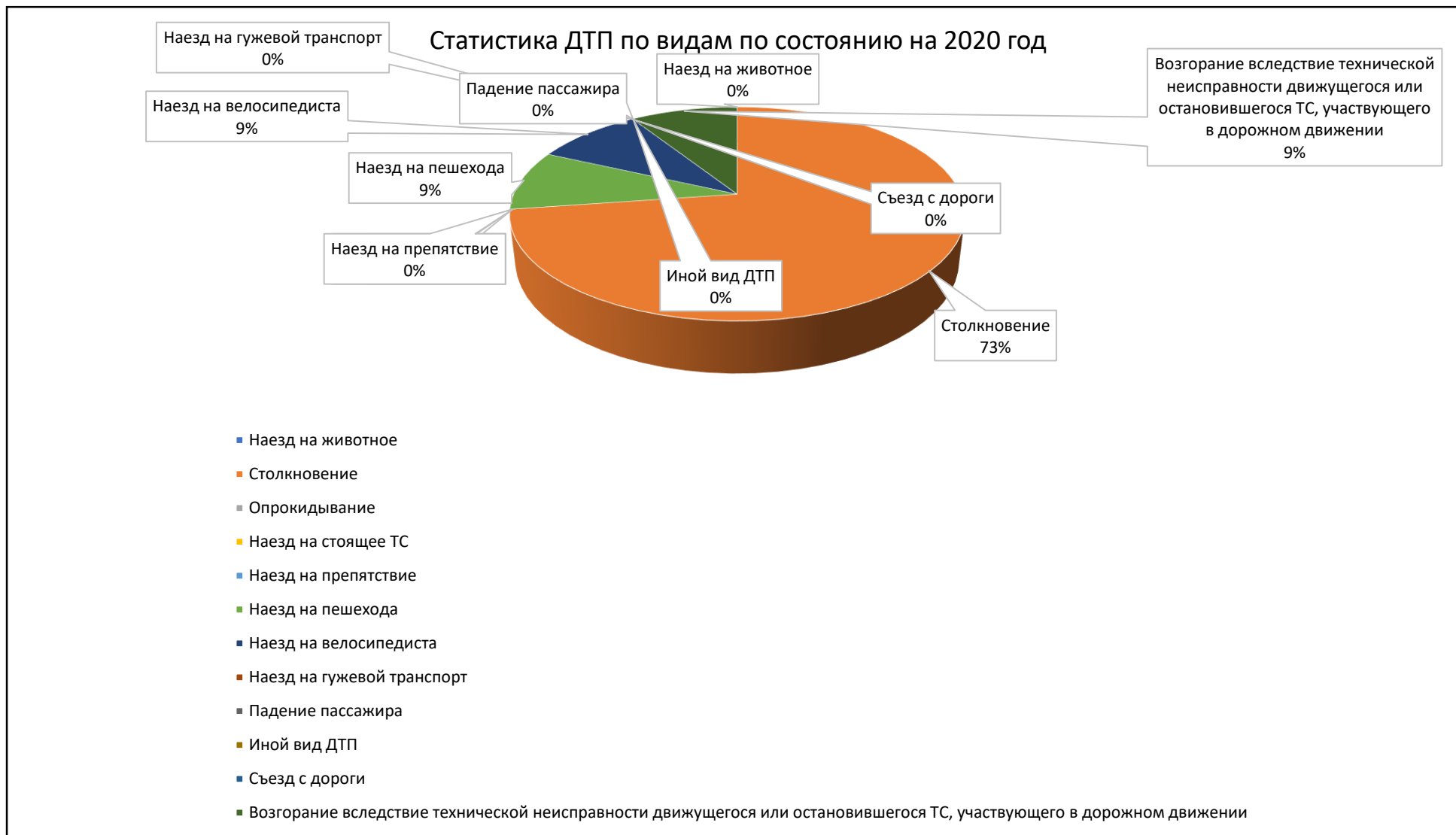


Рисунок 1.10.3 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении Кореновском районе по видам по состоянию на 2020 год

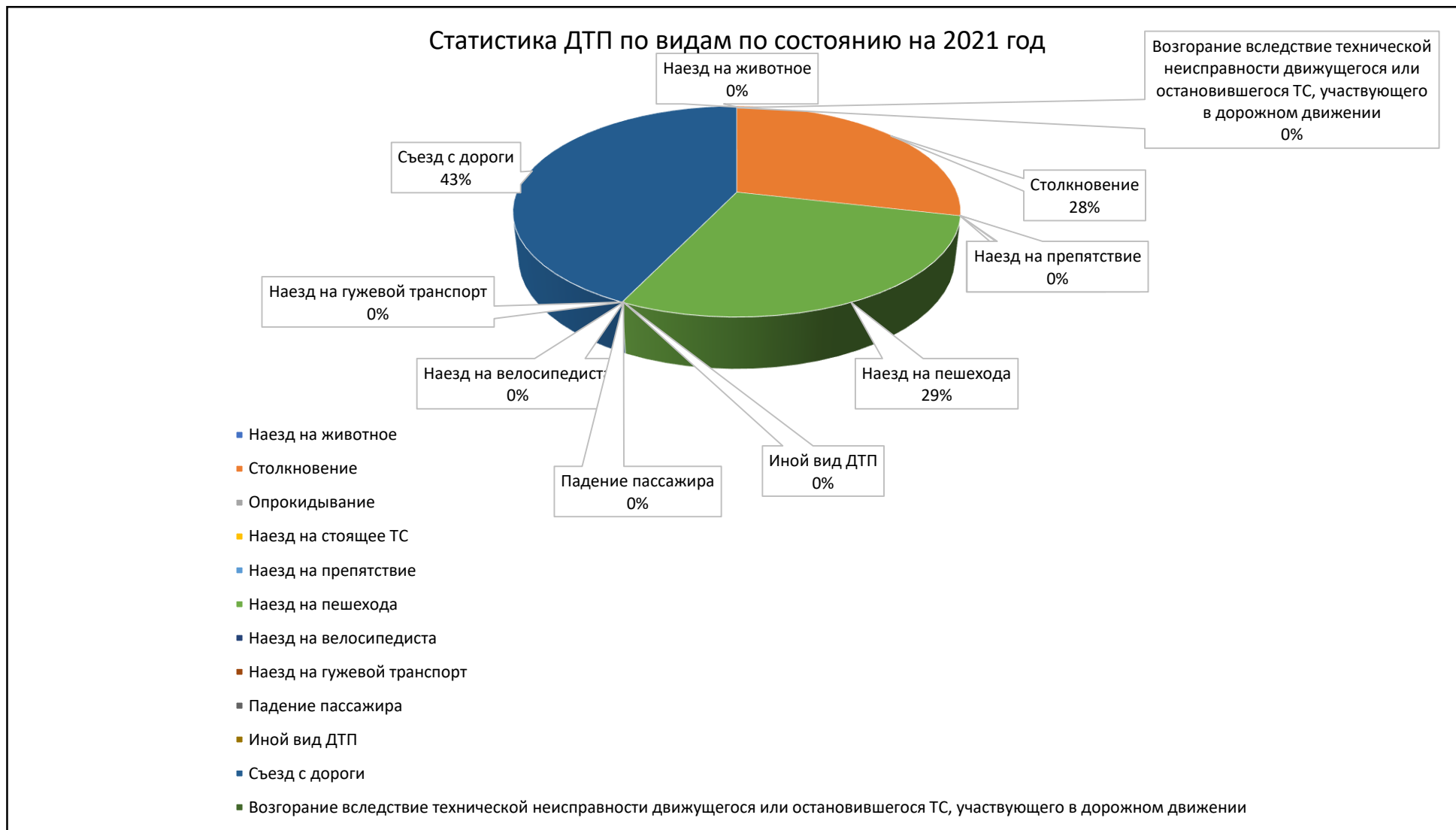


Рисунок 1.10.4 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении Кореновского района по видам по состоянию на 2021 год

Таблица 1.10.4

Год	ДТП	АППГ	Погибло	АППГ	Ранено	АППГ
2018г.	7	+3	1	+1	17	+11
2019г.	16	+9	0	-1	12	-5
2020г.	11	-5	3	+3	16	+4
2021г.	15	+4	0	-36	9	-7

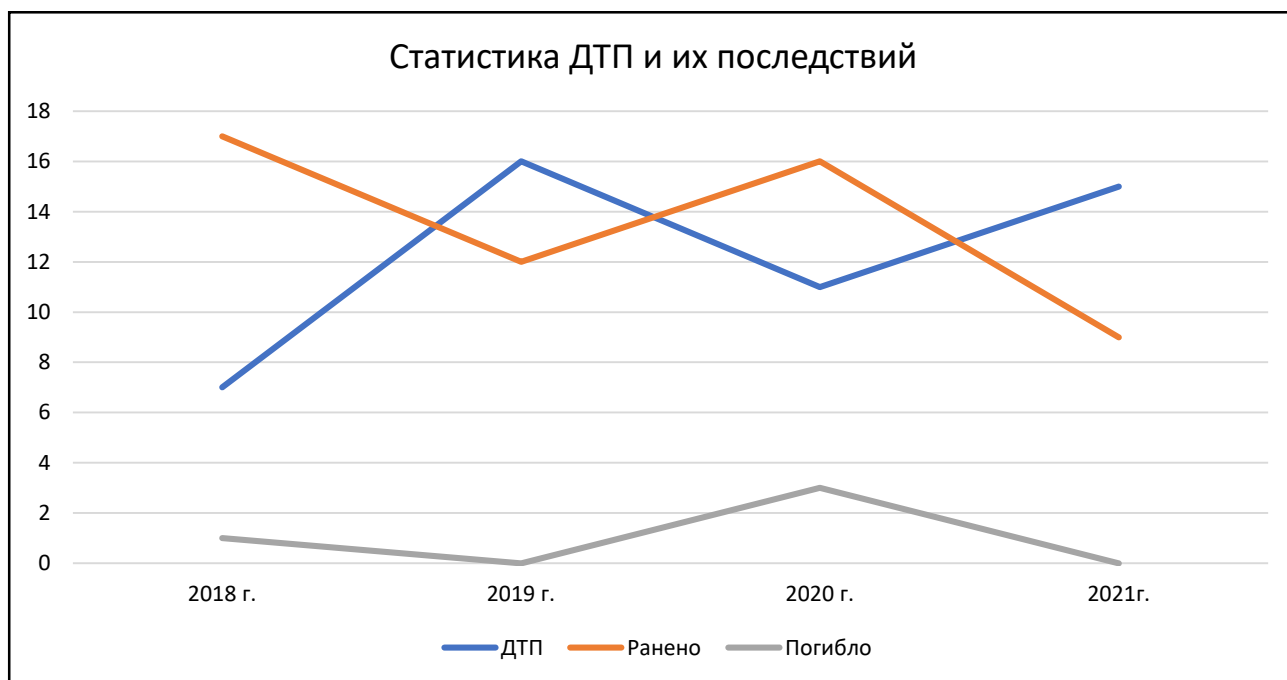


Рисунок 1.10.5 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении Кореновского района и их последствий

Таблица 1.10.5 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении Кореновского района в период с 2018 по 2021 год с детализацией последствий

№ п/п	Наименование	Количество
1	Количество ДТП	50
2	Погибло	4
3	Ранено	56
4	Погибло детей до 18 лет	0
5	Ранено детей до 18 лет	10
6	Погибло детей до 16 лет	0
7	Ранено детей до 16 лет	9
8	Повреждено ТС	78

Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении
Кореновского района в период с 2018 по 2021 год с
детализацией последствий

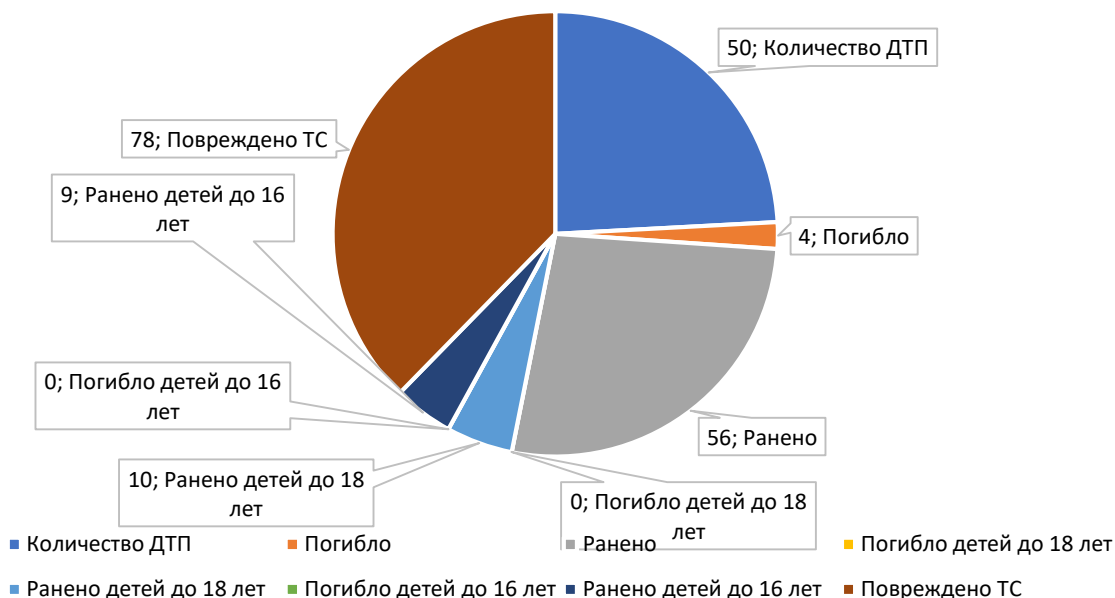


Рисунок 1.10.6 – Статистика ДТП в Платнировском сельском поселении Кореновского района в период с 2018 по 2021 год с детализацией последствий

Причины дорожно-транспортных происшествий в Платнировском сельском поселении Кореновского района различны: нарушения правил дорожного движения, техническая неисправность автомобиля, превышение скорости движения, недостаточная подготовка лиц, управляющих автомобилями, их слабая реакция, низкая эмоциональная устойчивость, управление автомобилем в нетрезвом состоянии а так же недостаточная оснащённость автомобильных дорог средствами организации дорожного движения: дорожными знаками, разметкой, пешеходными ограждениями, искусственным освещением и т.д.

1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета сельских поселений Кореновского района.

Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселений района, должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Поддержание существующей

инфраструктуры транспорта осуществляется за счет средств местного бюджета, а также за счет организаций, осуществляющих свою деятельность на территории поселений Кореновского района.

Мероприятия по ремонту дорожной сети выполняются за счет средств бюджета муниципального образования и средств краевого бюджета

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является недостаточны, при выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Кореновского района позволит

системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

– риск ухудшения социально–экономической ситуации в стране, 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

– риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Таблица 1.11.1 – Финансирование деятельности по организации дорожного движения

№ п/п	Наименование мероприятия	ед. изм.	Стоим. За ед. (млн. руб.)	Объем	2022–2025гг.				2025–2028гг.				2028–2032гг.			
					Местный (млн. руб.)	Региональный (млн. руб.)	Внебюджетный (млн. руб.)	Всего (млн. руб.)	Местный (млн. руб.)	Региональный (млн. руб.)	Внебюджетный (млн. руб.)	Всего (млн. руб.)	Местный (млн. руб.)	Региональный (млн. руб.)	Внебюджетный (млн. руб.)	Всего (млн. руб.)
1	Строительство автомобильных дорог т.ч.		27,89	13,6	–	–	–	–	–	–	–	–	26,55	352,69	–	379,24
1.1	Проектируемая главная улица в ст. Платнировская, (продолжение ул. Коммунаров)	км.	27,89	1,9	–	–	–	–	–	–	–	–	3,71	49,27	–	52,98
1.2	Проектируемая улица в жилой застройке в ст. Платнировская, (северная часть)	км.	27,89	10,2	–	–	–	–	–	–	–	–	19,91	264,52	–	284,43
1.3	Проектируемая улица в жилой застройке в х. Казачий, (продолжение ул. Степная)	км.	27,89	1,3	–	–	–	–	–	–	–	–	2,54	33,71	–	36,25
1.4	Проектируемая поселковая дорога, (восточная часть х. Казачий)	км.	27,89	0,2	–	–	–	–	–	–	–	–	0,39	5,19	–	5,58
2	Реконструкция а/д в т.ч.		25,22	12,64	–	–	–	–	22,01	292,53	–	314,54	–	–	–	–
2.1	Ул. Третьякова (от ул. Красная до ул. Кучерявого)	км.	25,22	1,9	–	–	–	–	3,35	44,57	–	47,93	–	–	–	–
2.2	Ул. Кучерявого (от ул. Третьякова до ул. Карла Маркса)	км.	25,22	2,7	–	–	–	–	4,77	63,34	–	68,1	–	–	–	–
2.3	Ул. Степная (от ул. Кучерявого до ул. Магистральная)	км.	25,22	0,45	–	–	–	–	0,79	10,56	–	11,35	–	–	–	–

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

2.4	Ул. Коммунаров (от ул. Карла Маркса до ул. Жукова)	км.	25,22	0,13	–	–	–	–	0,23	3,05	–	3,28	–	–	–	–
2.5	Ул. Северная	км.	25,22	2,25	–	–	–	–	3,97	52,78	–	56,75	–	–	–	–
2.6	Ул. Октябрьская (от ул. Карла Маркса до ул. Северная)	км.	25,22	0,13	–	–	–	–	0,23	3,05	–	3,28	–	–	–	–
2.8	Уч. от ул. Карла Маркса № 128 до ул. Северная № 62	км.	25,22	0,41	–	–	–	–	0,72	9,62	–	10,34	–	–	–	–
2.9	Х. Казачий, ул. Степная	км.	25,22	4,5	–	–	–	–	7,95	105,56	–	113,51	–	–	–	–
3	Ремонт а/д в т.ч.		22,51	1,9	3,01	39,89	–	42,9	–	–	–	–	–	–	–	–
3.1	ул. Пушкина от ул. Ленина до дома №15	км	22,51	0,35	0,55	7,33	–	7,88	–	–	–	–	–	–	–	–
3.2	Ремонт автомобильной дороги по ул. Красной от дома №1 до дома №49 в ст. Платнировской	км	22,51	0,83	1,31	17,37	–	18,68	–	–	–	–	–	–	–	–
3.3	Ремонт автомобильной дороги по ул. Советской от ул. Октябрьской до ул. Фрунзе в ст. Платнировской	км	22,51	0,23	0,37	4,9	–	5,27	–	–	–	–	–	–	–	–
3.4	Ремонт автомобильной дороги по ул. Октябрьской от ул. Третьякова до ул. Советской в ст-це Платнировской	км	22,51	0,23	0,36	4,81	–	5,18	–	–	–	–	–	–	–	–
3.5	Ремонт автомобильной дороги по ул. Третьякова от ул. Красной до ул. Октябрьской в ст. Платнировской	км	22,51	0,26	0,41	5,48	–	5,9	–	–	–	–	–	–	–	–

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

4.0	<i>Мероприятия по организации велосипедного движения в т.ч.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.1	Строительство велодорожки совмещенной с пешеходной дорожкой площадью 5150 м ²	м ²	-	5150												
5.0	<i>Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) в т.ч.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.0	<i>Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в т.ч.</i>	-	-	-	0,4	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
6.1	Пересечение ул. К. Маркса и ул. Красная. Установка камеры фото и видео фиксации нарушений ПДД	ед.	0,2	2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.0	<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов в т.ч.</i>	-	-	-	29,86	-	-	29,86	-	-	-	-	-	-	-	-
7.1	Установка искусственного освещения	шт.	0,15	216	29,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.2	Установка пешеходных ограждений	м/п	19	0,0085	0,16											
7.3	Устройство пешеходных дорожек	м/п		1350												

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

8.0	<i>Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения в т.ч.</i>	–	–	–	7,15	–	–	7,15	–	–	–	–	–	–	–	–
8.1	Установка дорожных знаков	шт.	0,01	394	3,94	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
8.2	Нанесение дорожной разметки	м ²	0,005	643,7	3,21	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9.0	<i>Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий в т.ч.</i>	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9.1	Строительство Моста автодорожного через р. Кирпили	об.	согласно проекта	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Всего по таблице:		–	—	–	40,42	39,89	–	80,31	22,01	292,53	–	314,54	26,55	352,69	–	379,24

РАЗДЕЛ 2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА

Объектом исследования является транспортная система Платнировского сельского поселения Кореновского района.

Цель этапа – разработка транспортной модели муниципального образования и ее вариантов на перспективу.

В результате выполнения этапа:

- проведено транспортное обследование с целью установления параметров транспортных потоков в ключевых транспортных узлах;
- разработана базовая макро модель поселения;
- разработана микро модель ключевого транспортного узла;
- произведен расчет перераспределения транспортных потоков с учетом планов развития Платнировского сельского поселения Кореновского района.

2.1 Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики

2.1.1 Определение размера и границы области моделирования

В процессе районирования проводится процедура определения размера и границы области моделирования и определения кордонных районов, расположенных на границе моделируемой пространственной области и аккумулирующих все перемещения между ней и «внешним миром».

Под областью моделирования типового муниципального образования понимается область исследования, замкнутая контуром моделирования. Под контуром моделирования понимается географическое пространство, занимаемое моделируемым объектом, имеющим следующие характеристики:

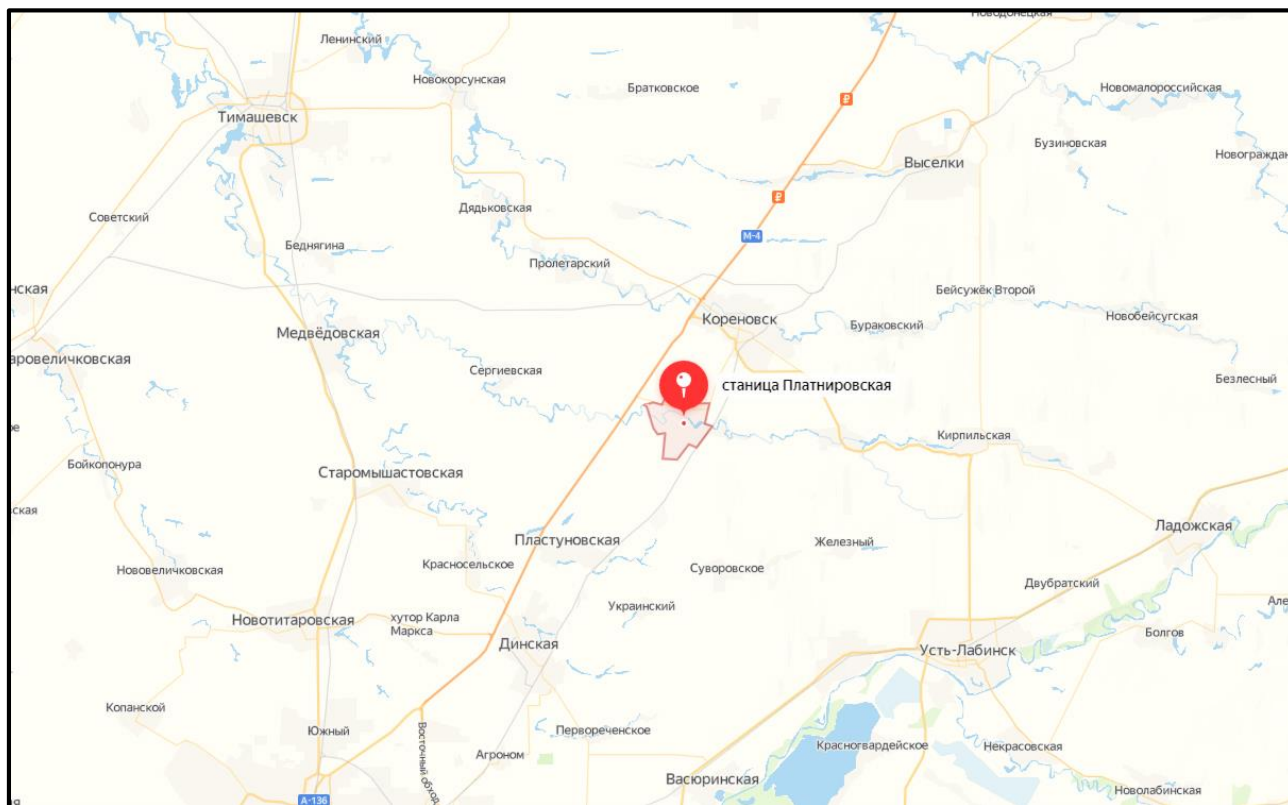
- протяженность территории;
- границы;
- географическое положение.

Для определения размера и границы области моделирования рассматриваются область исследования и все потоки, которые к ней тяготеют.

Областью тяготения является вся пространственная область, генерирующая или притягивающая транспортные и пассажирские потоки, формирующие нагрузку на транспортную сеть области исследования.

Исходными данными для определения области моделирования служат границы муниципальных образований, указанные в геоинформационных и картографических службах.

На рисунке 2.1.1.1 показана область моделирования после задания ограничивающего полигона по границам Платнировского сельского поселения Кореновского района.



***Рисунок 2.1.1.1 – Границы Платнировского сельского поселения
Кореновского района***

2.1.2 Деление на транспортные районы

После определения области моделирования, рассматриваемая территория делится на транспортные районы для соединения с узлами транспортной сети при помощи специальных отрезков, называемых примыканиями. В основу выделения транспортных районов положены следующие принципы:

- использование линий естественных и искусственных преград (реки, железнодорожные магистрали, лесные полосы);
- соблюдение административного районирования территории;
- возможность четко охарактеризовать функциональное назначение каждого района в социально-экономической структуре региона;
- низкая дисперсия площади районов;
- доступность данных социальной статистики по всем районам.

В результате были выделены четыре района. Схема транспортного районирования в модели PTV Visum показана на рисунке 2.1.2.1.

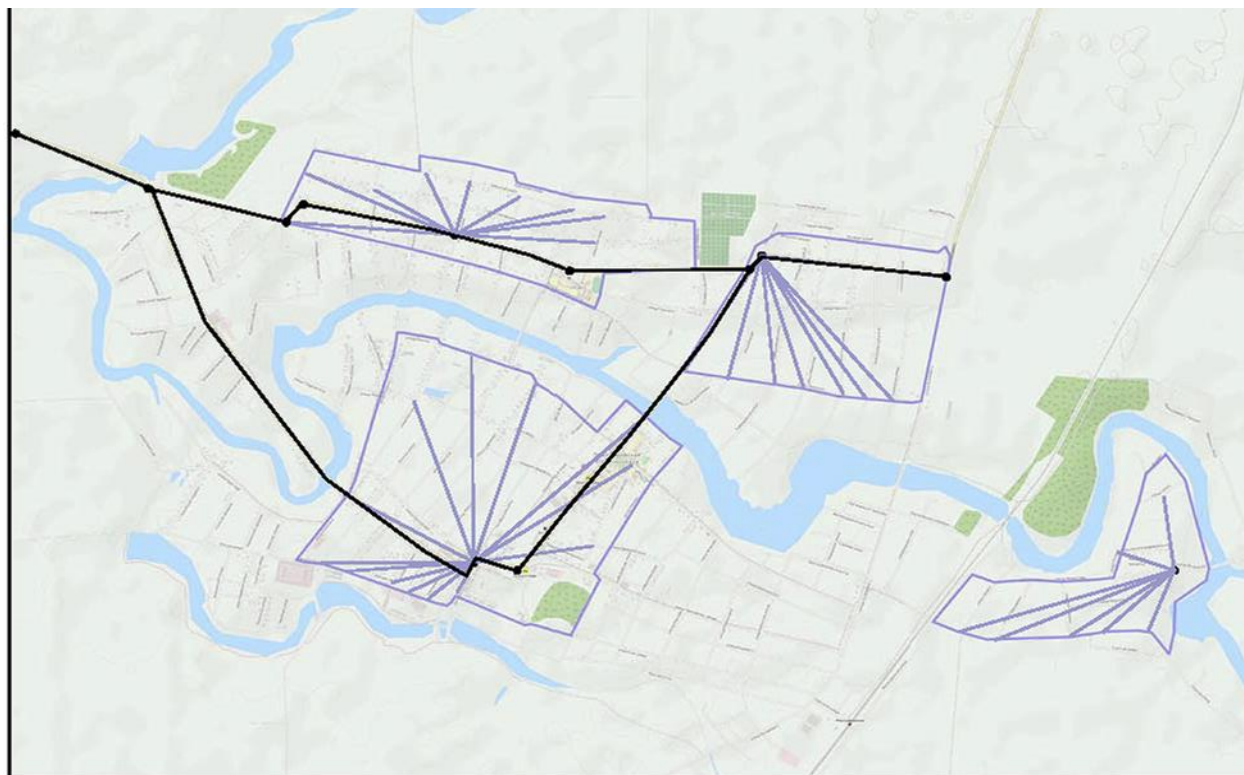


Рисунок 2.1.2.1 – Схема транспортного районирования

2.2. Ввод параметров УДС, транспортных инфраструктурных объектов

2.2.1. Ввод данных о видах транспортных средств

Оцифровка сети осуществлялась на следующих объектах УДС:

1) отрезок – объект модели транспортного предложения, являющийся модельным образом элементарного участка автомобильной дороги. Каждый отрезок характеризуется рядом геометрических параметров (длина, количество полос для движения ТС и кривизна) и динамических параметров (максимальная разрешенная скорость, пропускная способность), а также списком систем транспорта, для движения которых открыт данный отрезок;

2) узел – объект модели транспортного предложения, являющийся модельным образом перекрестка, развязки, примыкания автомобильной, стыковки железной дороги. Отрезки в транспортной модели всегда начинаются и заканчиваются в узлах. В узлах учитываются разрешенные/запрещенные повороты для любого вида транспорта, при наличии светофорного регулирования – длительность разрешенных сигналов, задержка на совершение маневра.

Для модельного описания состава и структуры ТП, формирующих нагрузку на транспортную сеть, а также допустимых видов транспорта для движения на отрезках транспортной сети и поворотах в модель были введены данные обо всех видах транспортных средств, посредством которых осуществляются перевозки на территории моделируемой области. Различные виды транспорта представляются в модели с помощью систем транспорта, как показано на рисунке 2.2.1.1.

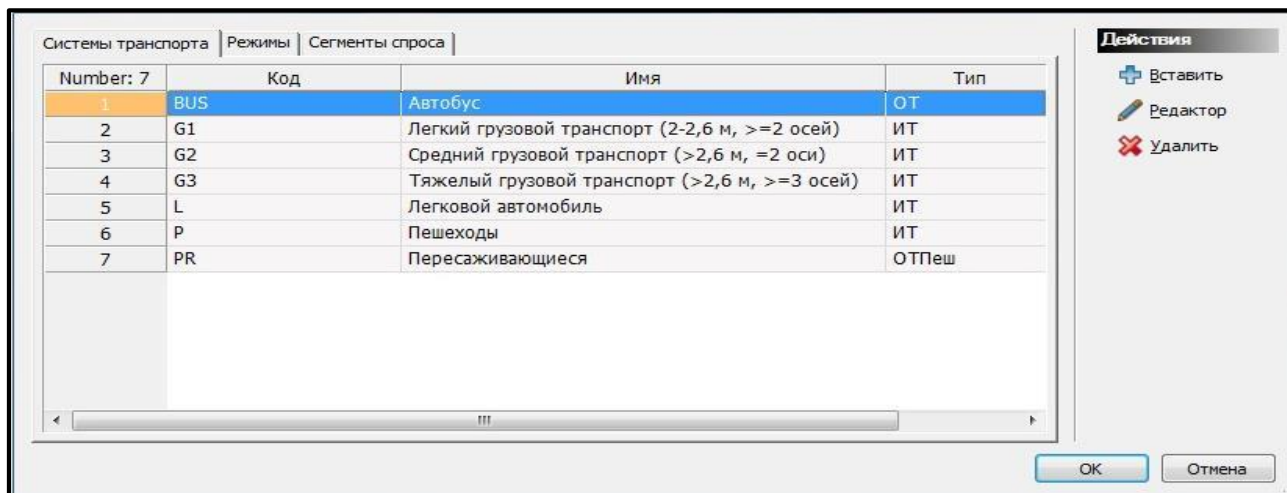


Рисунок 2.2.1.1 – Системы транспорта

Каждая система транспорта относится к одному или нескольким сегментам спроса. Сегменты спроса описывают поездки с использованием одной или нескольких систем транспорта различных групп людей и связаны с матрицами корреспонденций. Участники движения одного сегмента спроса общественного транспорта имеют возможность сменить систему транспорта в рамках одной поездки, например, в результате пересадки. Каждому сегменту спроса соответствует ровно одна матрица корреспонденций. Иллюстрация сегментов спроса показана на рисунке 2.2.1.2.

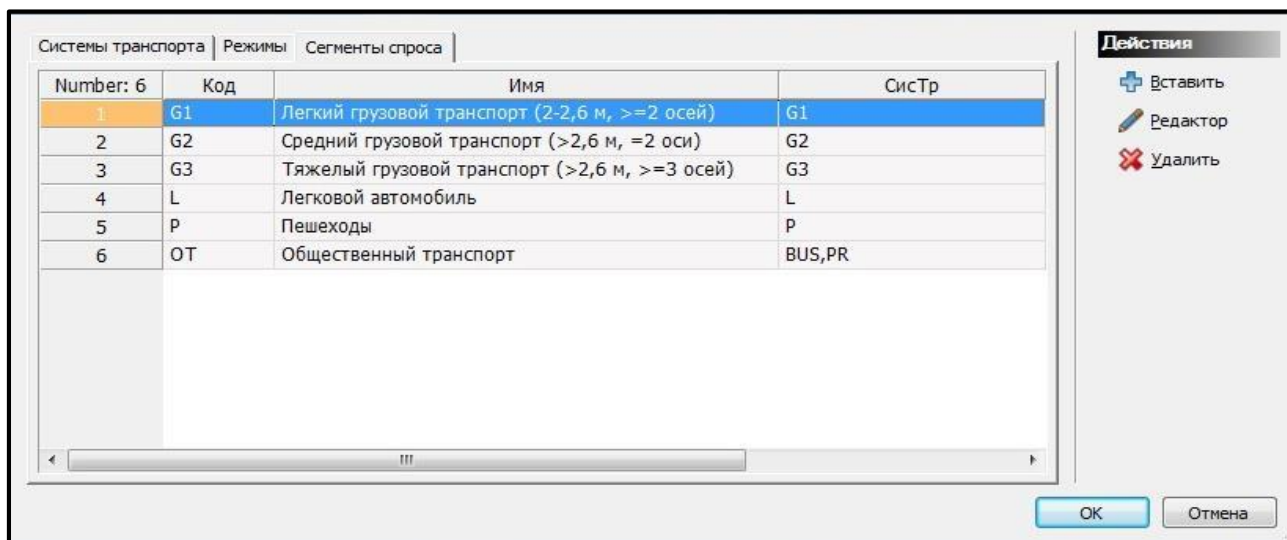


Рисунок 2.2.1.2 – Сегменты спроса

2.2.2 Ввод узлов транспортного графа

Для определения положения перекрестков и пересечений в транспортной модели используются узлы транспортного графа. В редакторе узлов, изображенном на рисунке 2.2.2.1 были заданы приоритеты движения и способ регулирования перекрестков.

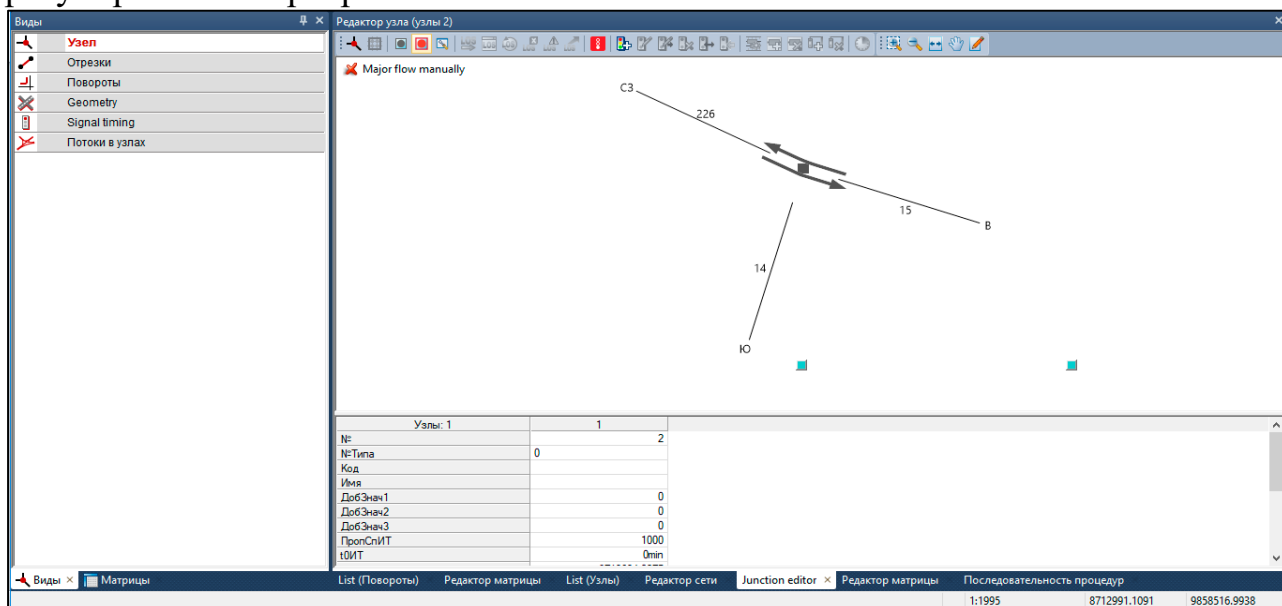


Рисунок 2.2.2.1 – Редактирование узла

В редакторе поворотов, изображенном на рисунке 2.2.2.2, были заданы параметры для всех возможных маневров на каждом из перекрестков. Исходной информацией для создания узлов и имитации в модели организации дорожного движения послужили данные, исходные данные и спутниковые карты (панорам) улиц. Количество узлов в модели – 18.

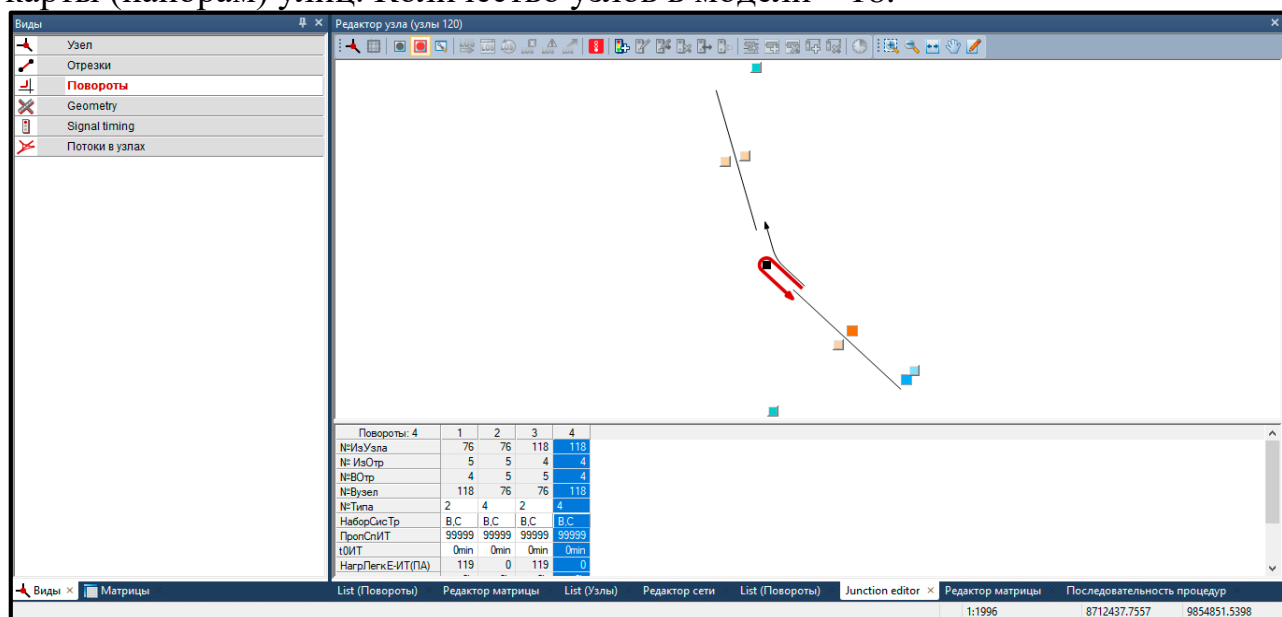


Рисунок 2.2.2.2 – Редактор поворотов

2.2.3 Ввод отрезков транспортного графа

При описании УДС и соединении узлов используются отрезки транспортного графа. Для них в редакторе отрезков, изображенном на рисунке 2.2.3.1, были заданы следующие характеристики: длина, допустимая скорость различных видов транспорта при свободном транспортном потоке, пропускная способность, количество полос, название. Как и в случае с узлами, геометрия и расположение отрезков были получены натурным обследованием УДС.

Количество отрезков в модели –35.

Результатом создания и редактирования отрезков, соединяющих узлы, является граф дорожной сети, изображенный на рисунке 2.2.3.2.

Редактировать отрезок

Номер:

Из узла: 120

В узел: 118

Тип:

[Use standard values of this link type](#)

Transport systems:

База | ИТ-Систр | ОТ-Систр | Окружающая среда | EWS-97 | Зато

Direct distance: 0.204km v0 PrT:

Length: Lanes:

AddVal 1: Capacity PrT:

AddVal 2: HGV share (%):

AddVal 3: VolCapRatio PrT:

Plan no.: Volume PrT [Veh]:

Надпись эпок Volume PuT [Pers]:

Volume PuT-Walk:

Имя:

[Transfer changes to reverse direction](#)

Рисунок 2.2.3.1 – Редактирование отрезка

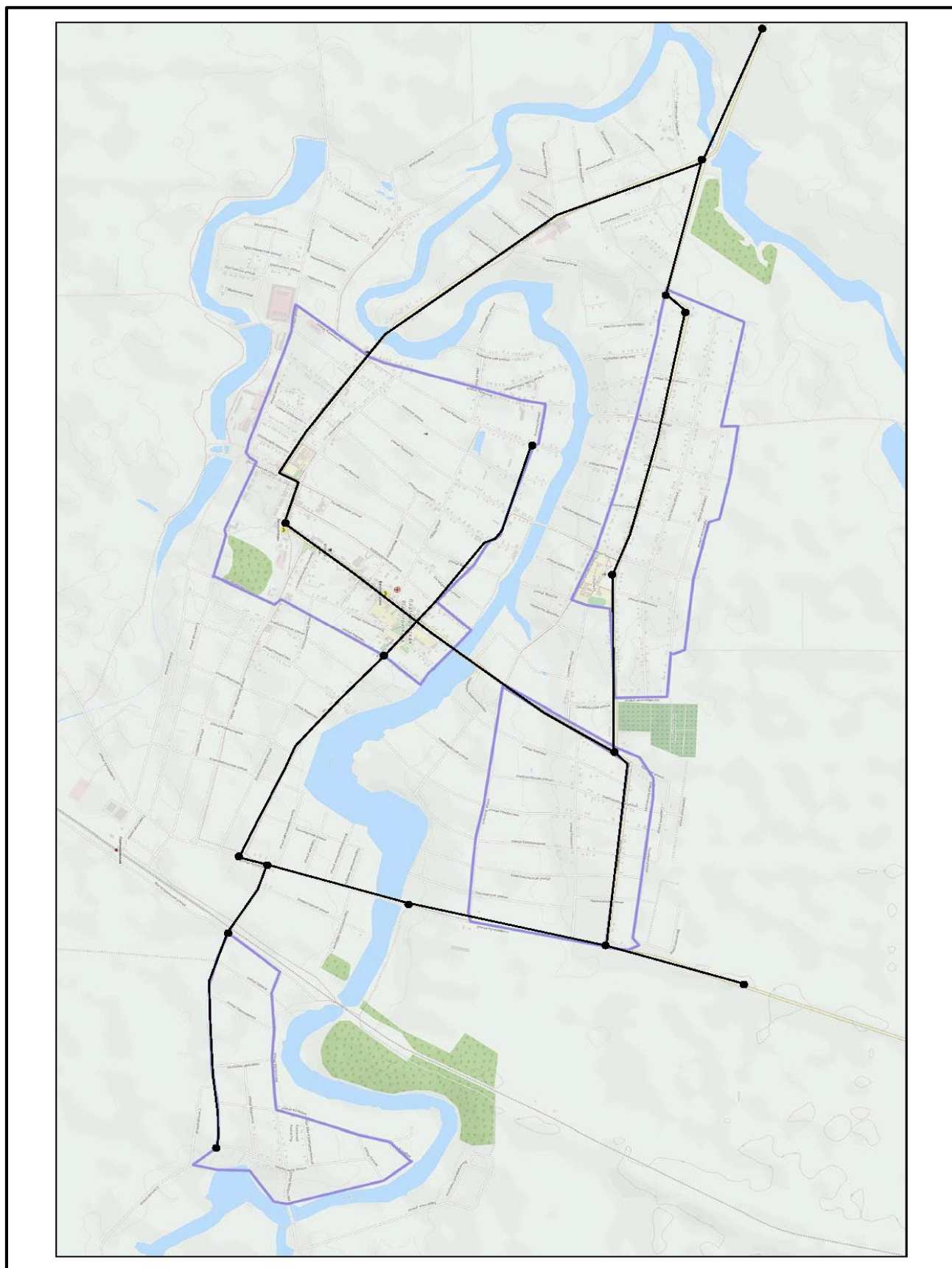


Рисунок 2.2.3.2 – Граф дорожной сети

Для каждой транспортной развязки, представляемой узлом в разрабатываемом графе транспортной сети, заданы следующие параметры:

- разрешенные/запрещенные маневры;
- пропускная способность в каждом направлении с учетом количества полос движения;
- допустимые виды транспорта.

В разработанной транспортной модели на каждом пересечении/примыкании учитываются следующие характеристики:

- режим регулирования перекрестка (регулируемый, нерегулируемый);
- пропускная способность перекрестка или поворота;
- базовые задержки при проезде перекрестка или поворота.

2.3 Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта

2.3.1 Ввод информации об единицах подвижного состава

Для оценки провозной способности маршрутов муниципального пассажирского транспорта необходима информация об единицах подвижного состава, их общей вместимости и количестве сидячих мест.

Общественный пассажирский транспорт представлен автобусом. В районе работает 1 внутрирайонных автобусных маршрутов. Общая протяженность сети маршрутов – 6,65 км.

2.3.2 Ввод информации о расположении остановочных пунктов

Для моделирования общественного транспорта использовалась информация о расположении остановочных пунктов с данными о видах пассажирского транспорта, которые используют остановочный пункт, и среднее время остановки. Схема остановочных пунктов представлена на рисунке 2.3.2.1.

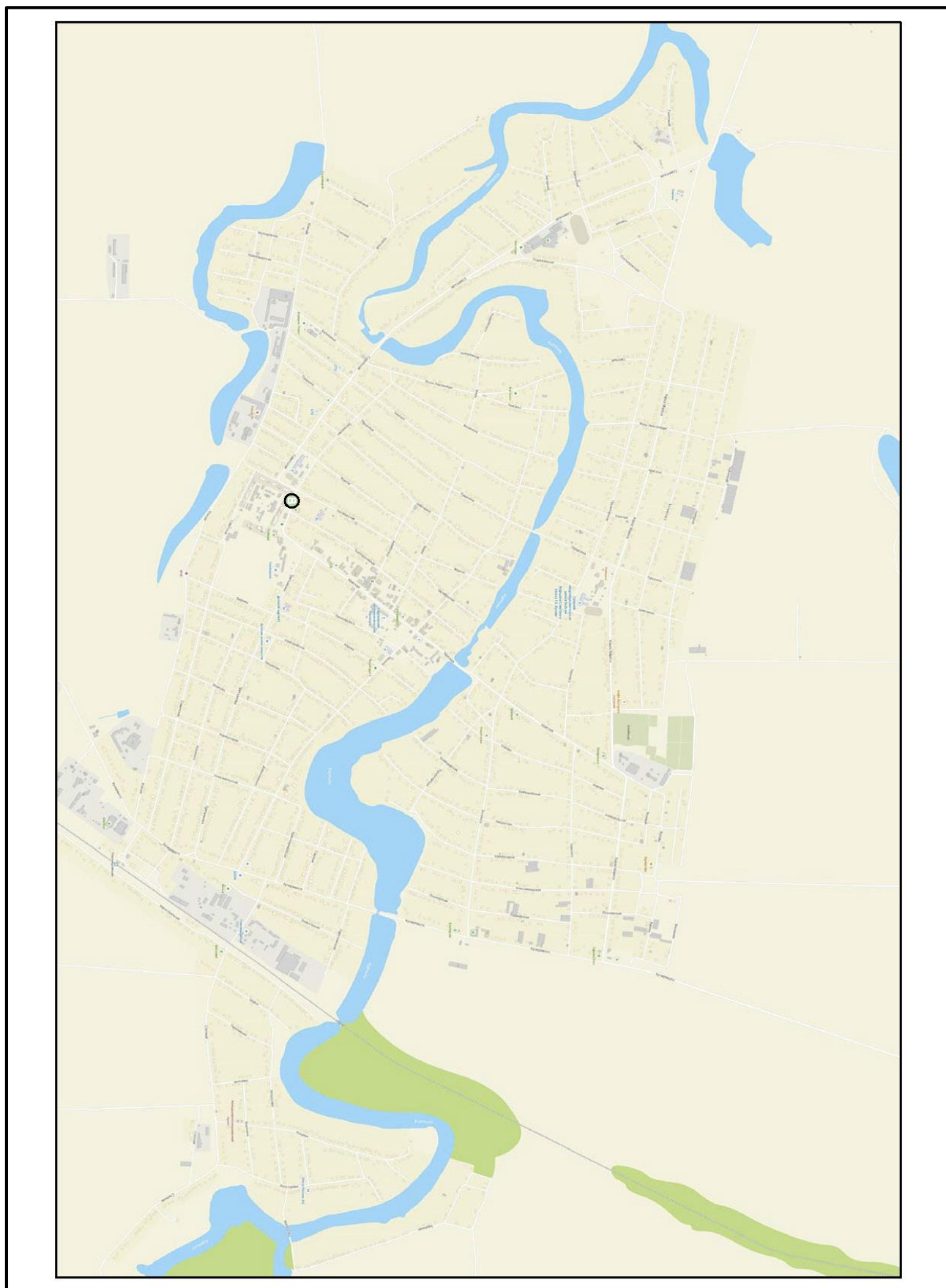


Рисунок 2.3.2.1 – Схема расположения остановочных пунктов

2.3.3 Ввод маршрутов движения пассажирского транспорта

Для отображения в модели пассажирских перемещений, выполненных при помощи общественного транспорта, также требуются актуальные маршруты движения муниципального пассажирского транспорта всех видов (социальные, несоциальные, легальные, нелегальные). В качестве исходной информации использовались схемы движения общественного транспорта.

Схема прохождения маршрута «Платнировская-Казачий» представлена на рисунке 2.3.3.1.

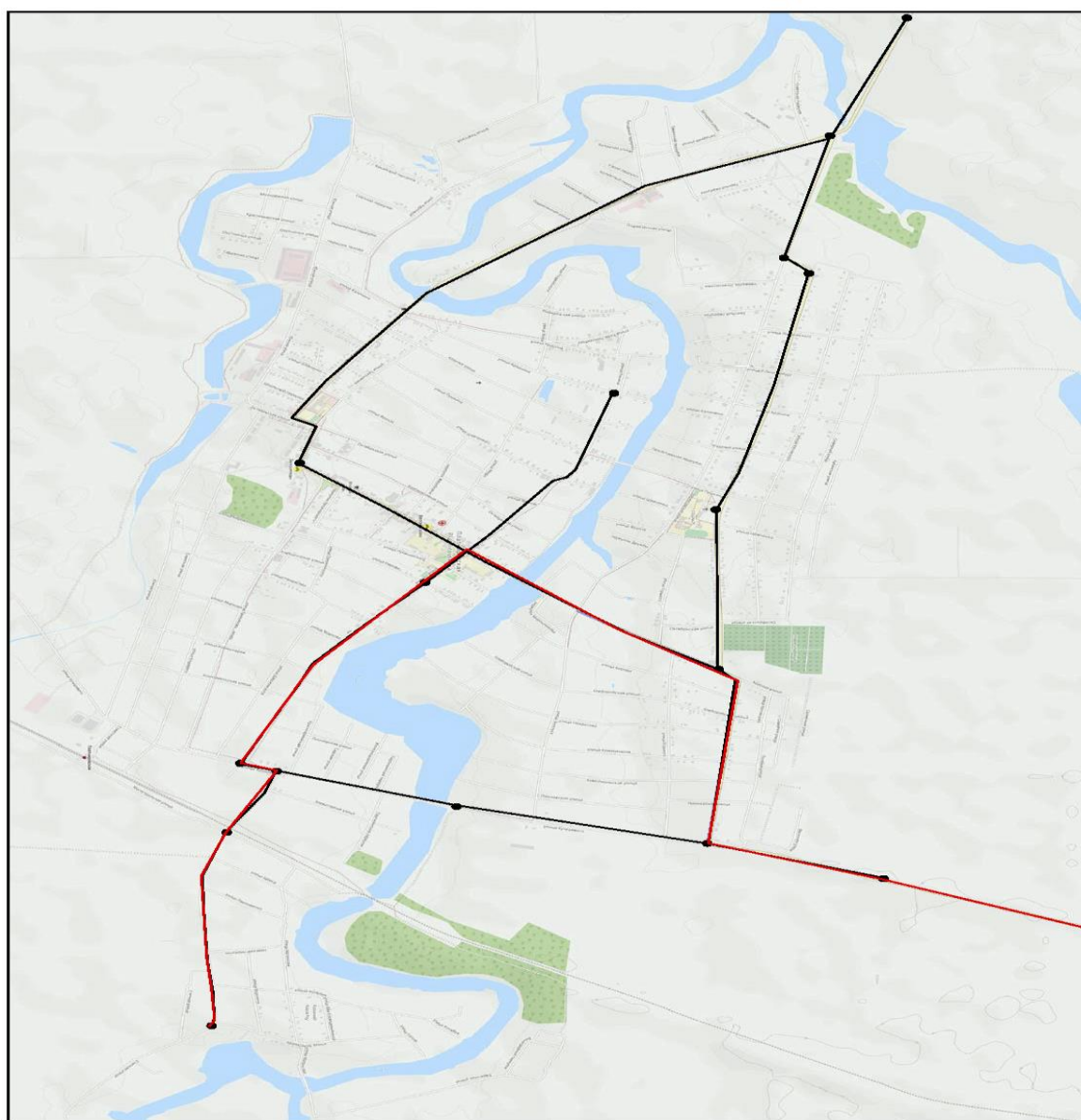


Рисунок 2.3.3.1 – Схема прохождения маршрута «Платнировская-Казачий»

2.3.4 Ввод информации о расписании движения пассажирского транспорта

Для наиболее точного отображения пассажирских перемещений, выполненных при помощи общественного транспорта, требуется информация о расписании движения. Оно было введено в модель на основе исходных данных.

2.4 Ввод данных социально-экономической статистики

Качество итоговой транспортной модели напрямую зависит от детализации данных структуры пространственного развития. В ходе проведения исследования был получен набор следующих статистических данных:

- общая численность населения;
- численность населения моложе трудоспособного возраста;
- пенсионеры;
- трудоспособное население;
- рабочие места.

Вся статистическая информация привязывается к транспортным районам. Данные социально-экономической статистики, используемые в модели, приведены в Этапе 1 проекта.

2.4.1 Выбор модели расчета транспортного спроса

При разработке транспортной модели используется стандартная четырехшаговая модель расчета транспортного спроса. Преимущества использования именно этой модели связаны с тем, что она достаточно точно описывает все этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что в свою очередь сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество прогнозных сценариев в единицу времени. Расчет обычно проводится по отдельным слоям спроса. Результатом работы вычислительного алгоритма модели являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения.

2.4.2 Создание модели расчета спроса

Создание модели расчета спроса основано на создании последовательного набора процедур, с назначением определенных параметров каждой из них, рассчитанных по результатам социологического опроса подвижности населения.

В модели определены следующие слои спроса, описывающие транспортное поведение населения:

- дом-работа;
- работа-дом.

Расчет транспортного движения кордонных районов реализован в отдельном программном модуле, использующем современные математические инструменты и позволяющем упростить процедуру расчета транзитных потоков с помощью комплекса PTV Vision® VISUM. Перечисленные слои, введенные в программу, отражены на рисунке 2.4.2.1.

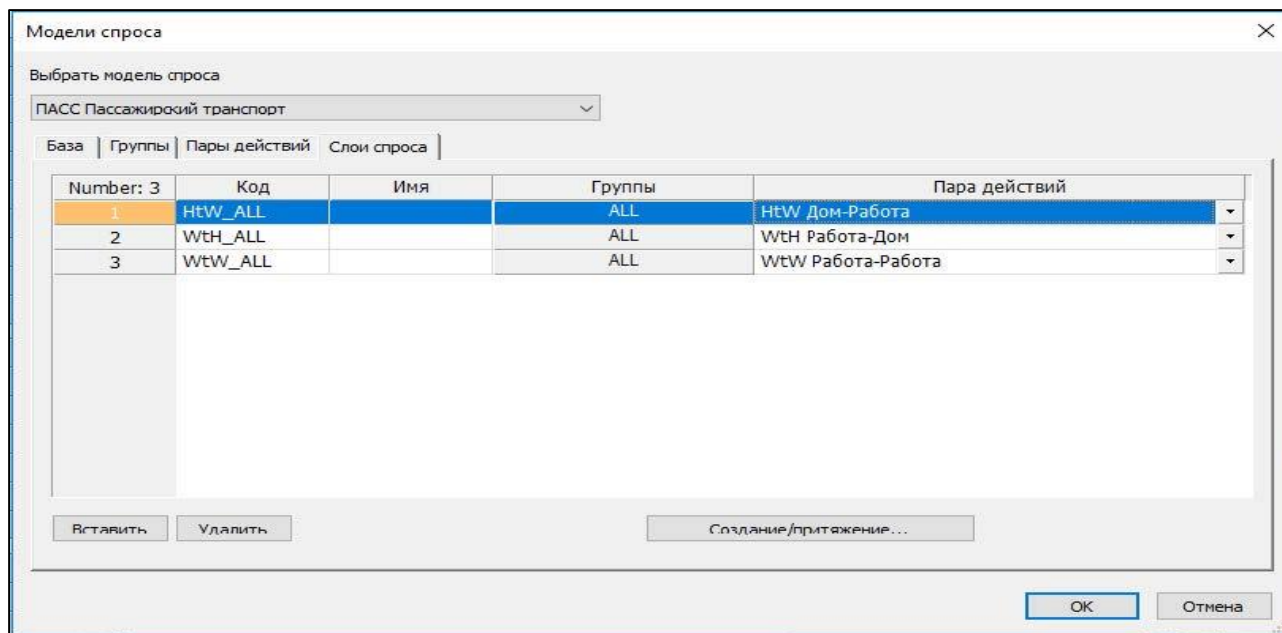


Рисунок 2.4.2.1 – Слои спроса

Параметры создания транспортного движения

Рассчитать атрибуты только для активных районов
 Инициализировать атрибуты пассивных районов с помощью 0
 Нормирование сумм только для активных районов
 Сложить значения

	Слой спроса	Нормирование сумм	Определение транспортного потока из источника	Определение транспортн
1	HtW_ALL	Сумма объема тр. потока из ис	0.7*Ч_ТРУД	0.8*PM
2	WtH_ALL	Сумма объема тр. потока в цел	0.1*PM	0.05*Ч_ТРУД
3	WtW_ALL	нет нормирования сумм	0.05*PM	0.05*PM

Рисунок 2.4.2.2 – Процедура создания транспортного движения

Распределение сгенерированных на предыдущем шаге ТП по корреспонденциям осуществляется на основе гравитационной модели с использованием матриц затрат и оценочных функций. Используется процедура «Распределение транспортного движения». В ее параметрах указаны матрицы затрат и параметры функции предпочтения, находящиеся в допустимых пределах. График функции Logit для слоя спроса «дом-работа» изображен на рисунке 2.4.2.3.

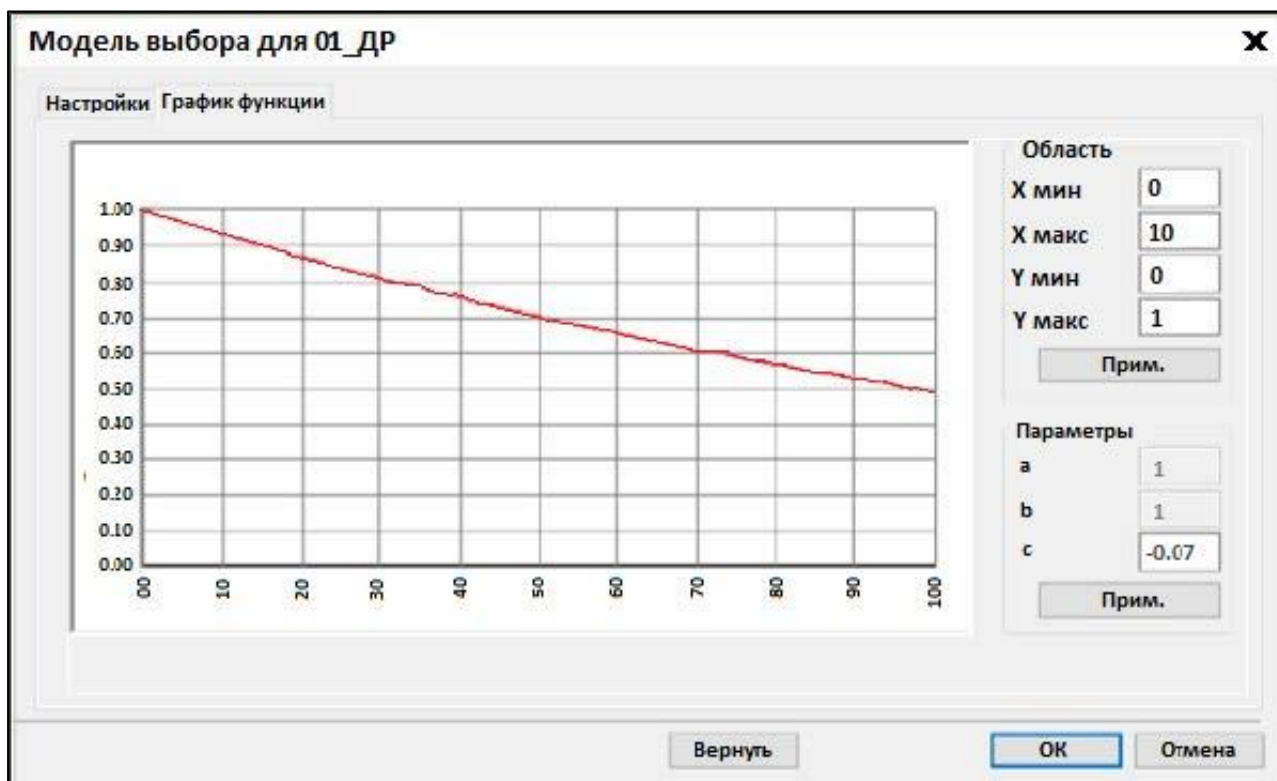


Рисунок 2.4.2.3 – График функции предпочтения

Распределение спроса на поездки по видам транспорта осуществляется в процедуре «Выбор режима». Корреспонденции между транспортными районами по сегментам спроса распределяются на разные виды транспорта с помощью матрицы затрат и оценочных функций. Перед распределением поездок по сети были просуммированы полученные на предыдущем шаге матрицы по слоям спроса для получения единой матрицы корреспонденций на определенном виде транспорта с помощью процедуры «Комбинация матриц и векторов», предварительно создав итоговые матрицы корреспонденций и привязав их к сегментам спроса, как показано на рисунке 2.4.2.4. На рисунке 2.4.2.5 представлен набор параметров процедур, используемый при расчете модели спроса в разрабатываемой транспортной модели.

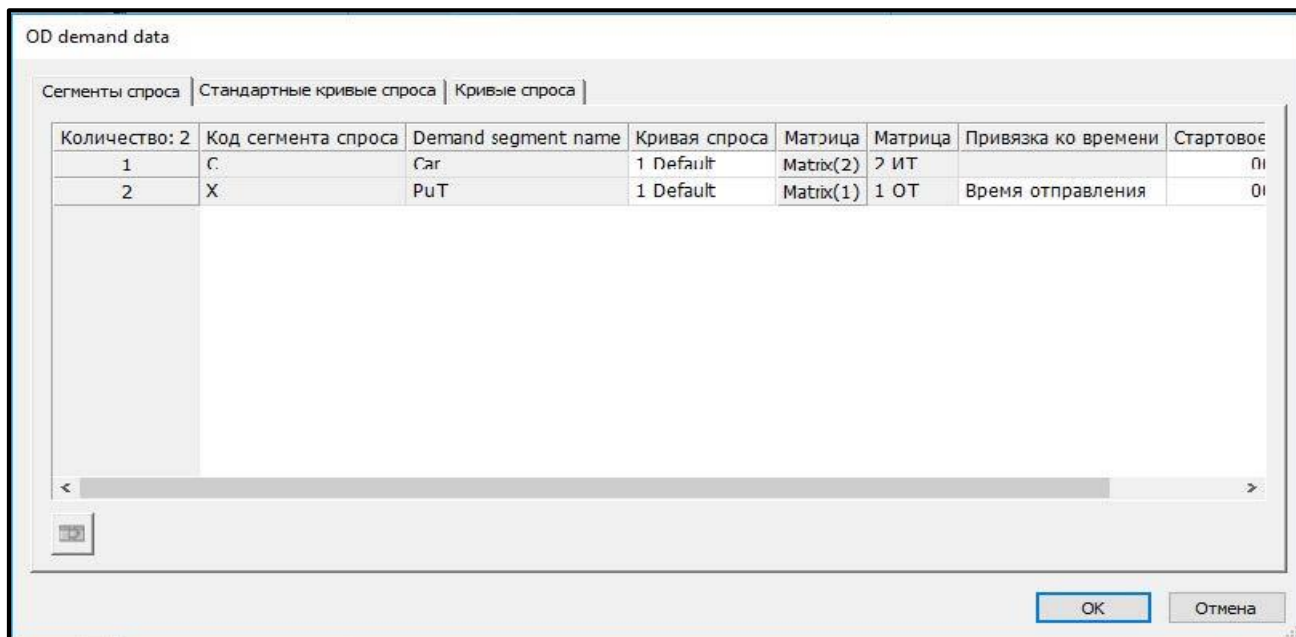


Рисунок 2.4.2.4 – Привязка сегментов спроса к матрицам корреспонденций



Рисунок 2.4.2.5 – Набор параметров последовательности процедур

2.5 Расчет перераспределения транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции

После создания модели расчета спроса производится предварительные расчеты перераспределения пассажирских потоков на общественном транспорте. Проведенное исследование пассажиропотоков показывает, что на данный момент пассажирский транспорт общего пользования в целом справляется с имеющимся уровнем загрузки (рисунок 2.5.1).

Результаты расчетной загрузки дорожной сети движением транспорта представлены на рисунке 2.5.2.

По результатам моделирования можно сделать вывод о том, что на сегодняшний день пропускная способность дорог имеет достаточный резерв.

Для расчета объемов генерации и поглощения в расчетные процедуры добавлена процедура «Создание транспортного движения» (рисунок 2.5.1), в параметрах которой для каждого слоя спроса были заданы коэффициенты генерации для расчета объемов создания и притяжения и параметры нормирования в соответствии с проведенным социологическим опросом и исследованиями, проводимыми в других населенных пунктах.

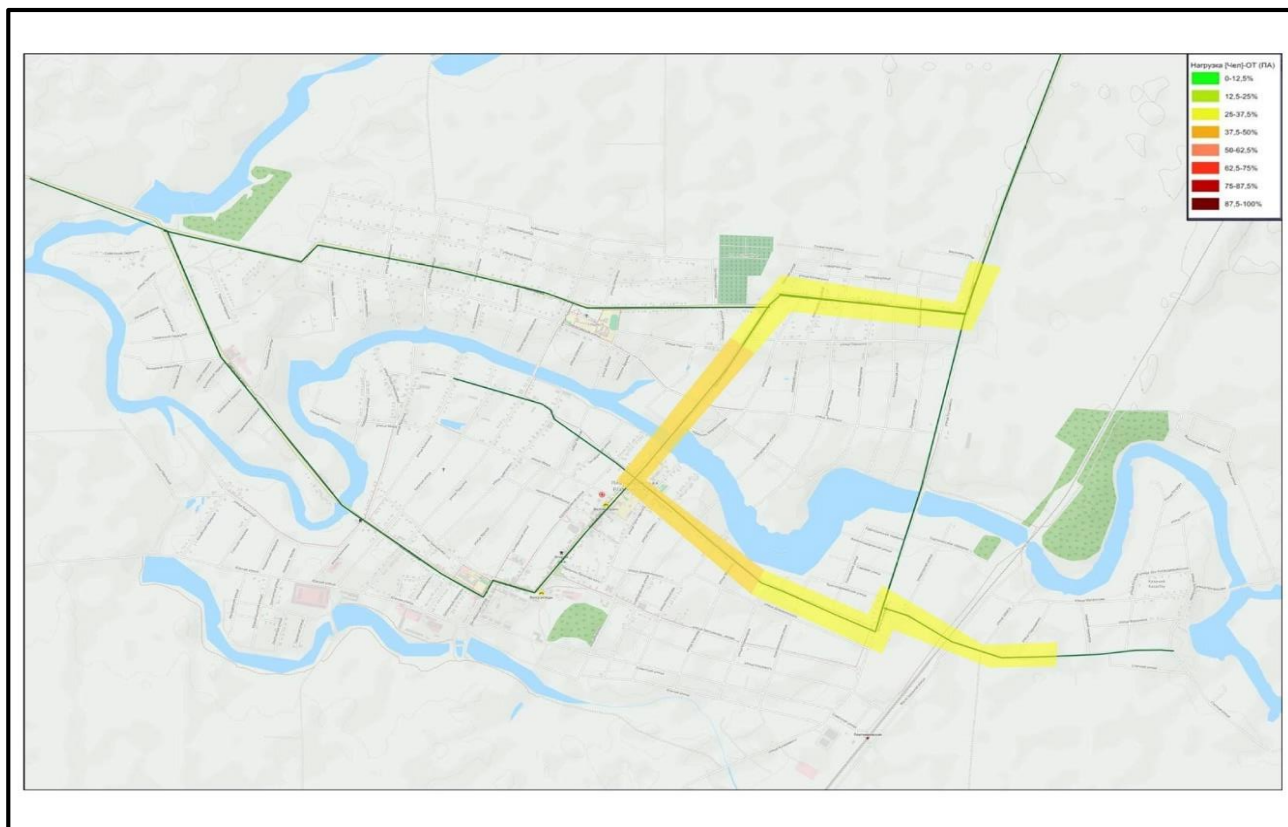


Рисунок 2.5.1 – Картограмма расчетной интенсивности пассажиропотоков по маршрутам общественного транспорта

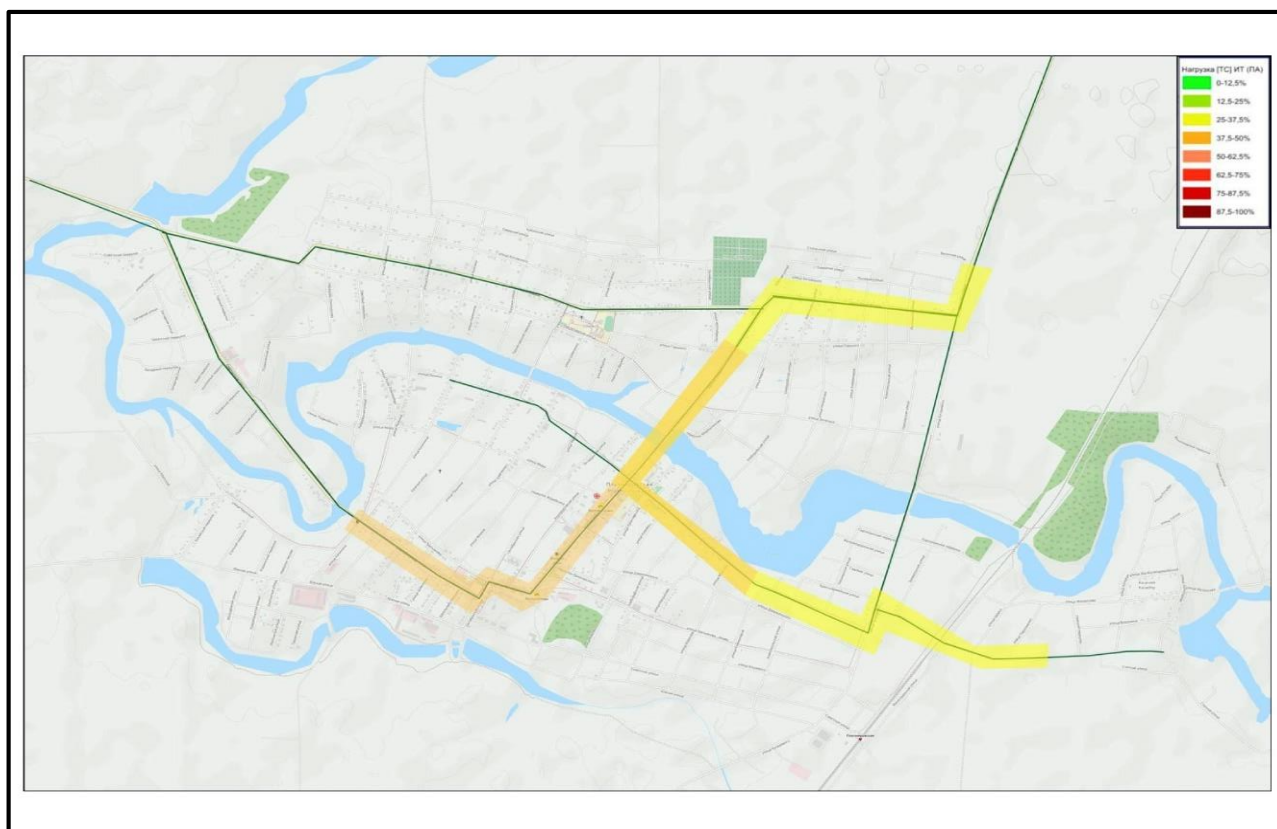


Рисунок 2.5.2 – Картограмма расчетной интенсивности транспортных потоков

2.6 Калибровка мультимодальной макромоделю по интенсивности транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков

2.6.1 Ввод данных об интенсивности движения транспорта и объеме пассажиропотоков

Данные обследований интенсивности движения транспорта необходимы для проверки соответствия модельного расчета реальной ситуации на этапе калибровки модели. В модель вводят значения интенсивности движения легкового и грузового транспорта на местах подсчета. По каждому направлению движения введены следующие данные об интенсивности движения транспорта в утренний час пик:

- интенсивность движения легкового транспорта;
- интенсивность движения общественного транспорта;
- интенсивность движения малого грузового транспорта;
- интенсивность движения среднего грузового транспорта;

- интенсивность движения большого грузового транспорта;
- общая интенсивность транспорта в физических единицах;
- общая интенсивность транспорта в приведенных единицах.

2.6.2 Выбор статистических показателей для проверки адекватности модели

После завершения первого цикла расчета спроса на транспорт и ввода результатов замеров интенсивности потоков проводится проверка модели и определяется, насколько она совпадает с реальной ситуацией. Для проверки адекватности модели заранее определяется ряд статистических показателей и их величин для сравнения расчетных значений интенсивностей из модели и данных натурных обследований.

При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы проводится ряд изменений в модели с последующим перерасчетом – процесс калибровки.

Основные показатели, которые используются для оценки качества модели:

- средняя относительная ошибка – среднее отклонение абсолютных значений (разница между наблюдаемыми на местах подсчета и рассчитанными в модели значениями) в процентах;
- коэффициент корреляции – мера связи между фактическими данными об интенсивностях потоков на местах подсчета и рассчитанной на основе модели нагрузкой.

Коэффициент корреляции принимает значения в диапазоне от -1 до 1. Чем ближе значение коэффициента корреляции к 1, тем точнее ряд расчетных значений нагрузки аппроксимирует ряд фактических данных интенсивности потоков, то есть модель точнее показывает поведение транспортного потока.

2.6.3 Выбор объектов для калибровки транспортной модели

После завершения первого цикла расчета спроса на транспорт и ввода результатов замеров интенсивности потоков проводится калибровка транспортной модели. В процессе калибровки проводилась серия вычислительных экспериментов с моделью, при этом менялись определенные характеристики или параметры модели с целью достижения максимально-возможного уровня соответствия данных их натуральных обследований расчетным значениям интенсивности. Общие параметры, используемые при калибровке транспортной модели, представлены в таблице 2.6.3.1.

Таблица 2.6.3.1

Объект калибровки	Изменение
Данные структуры пространственного развития (степени создания и притяжения)	Количество перемещений по слоям и сегментам спроса
Функции оценки – параметры и вид функций, оценивающих вероятность совершения поездки в зависимости от длины и/или времени в пути в моделях распределения транспортного движения и выбора транспорта	Распределение длительности и/или дальности поездок и пропорции между легковым и общественным транспортом
Элементы главных диагоналей матриц затрат	Изменение количеств перемещений внутри района
Скорость и пропускная способность на отрезках	Выбор пути при перераспределении
Функции ограничения пропускной способности: - параметры и вид функций, показывающих зависимость задержек в пути от загрузки; - дороги (отношение интенсивности движения к пропускной способности)	Выбор пути при перераспределении
Местоположение привязки примыканий к сети	Выбор пути при перераспределении
Доли входящих/выходящих потоков, приходящихся на каждое примыкание, в общем потоке транспортного района-источника/района-цели	Изменение пропорций распределения, выходящего и входящего потоков района по примыканиям, изменение путей при перераспределении

2.6.4 Оценка точности модели

После проведения калибровки произведена окончательная оценка точности модели по заранее определенным показателям. Полученные значения показателей качества модели отражают существующую ситуацию с точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного

прогнозирования (15 лет). Значения параметров качества расчета транспортной модели приведены в таблице 2.6.4.1.

Таблица 2.6.4.1 – Значения параметров качества транспортной модели

Параметр качества расчета модели	Значение
Коэффициент корреляции	0,64
Средняя относительная ошибка	43%

2.7 Разработка вариантов транспортной макромодели прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития Платнировского сельского поселения Кореновского района

Для учета перспективного перераспределения пассажирского и грузового потока по сети учитываются мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки:

- на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- на долгосрочную перспективу (более 11-15 лет).

Обработка информации осуществляется посредством создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети согласно утвержденному генеральному плану.

2.7.1 Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную перспективу (0-5 лет)

Для учета перспективного перераспределения пассажирского и грузового потока по сети учитываются мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки. Обработка информации осуществляется посредством создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети.

В транспортной модели на расчетный период до 2026 года учитывается развитие дорожной сети, предусмотренное МП и Схемой территориального планирования района.

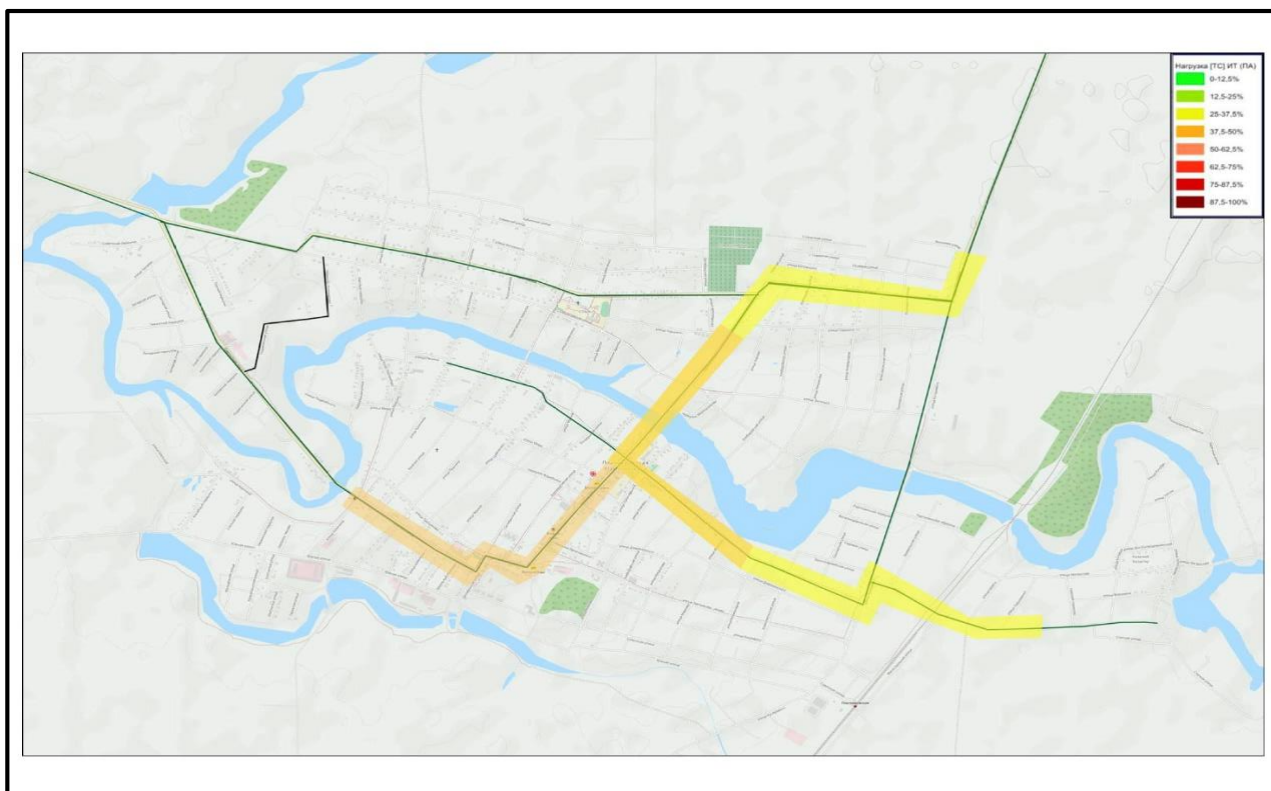


Рисунок 2.7.1.1 – Картосхема расчетной загрузки дорожной сети движением транспорта на краткосрочную перспективу, до 2026 года

2.7.2 Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу (6-10 лет)

В соответствии с методикой, описанной выше, разрабатывается вариант транспортной модели на среднесрочную перспективу (6-10 лет).

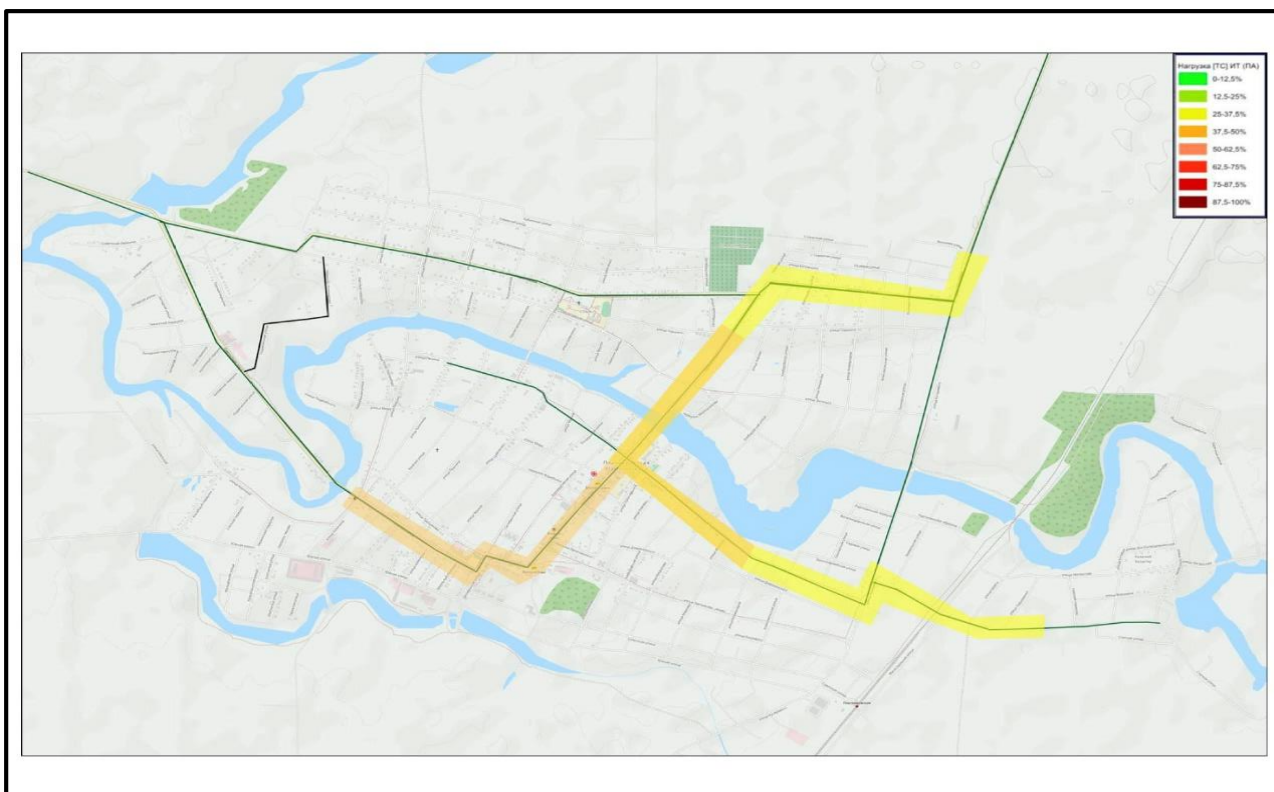


Рисунок 2.7.2.1 – Картограмма расчетной загрузки дорожной сети движением транспорта, 2031 год



Рисунок 2.7.2.1 – Картограмма расчетной загрузки дорожной сети движением транспорта, 2036 год

Таблица 2.7.2.1

№ п/п	Наименование мероприятия	ед. изм.	Стоим. За ед. (млн. руб.)	Объем	2022–2025гг.				2025–2028гг.				2028–2036гг.			
					Местный (млн. руб.)	Региональный (млн. руб.)	Внебюджетный (млн. руб.)	Всего (млн. руб.)	Местный (млн. руб.)	Региональный (млн. руб.)	Внебюджетный (млн. руб.)	Всего (млн. руб.)	Местный (млн. руб.)	Региональный (млн. руб.)	Внебюджетный (млн. руб.)	Всего (млн. руб.)
1	Строительство автомобильных дорог в т.ч.		27,89	13,6	–	–	–	–	–	–	–	–	26,55	352,69	–	379,24
1.1	Проектируемая главная улица в ст. Платнировская, (продолжение ул. Коммунаров)	км.	27,89	1,9	–	–	–	–	–	–	–	–	3,71	49,27	–	52,98
1.2	Проектируемая улица в жилой застройке в ст. Платнировская, (северная часть)	км.	27,89	10,2	–	–	–	–	–	–	–	–	19,91	264,52	–	284,43
1.3	Проектируемая улица в жилой застройке в х. Казачий, (продолжение ул. Степная)	км.	27,89	1,3	–	–	–	–	–	–	–	–	2,54	33,71	–	36,25
1.4	Проектируемая поселковая дорога, (восточная часть х. Казачий)	км.	27,89	0,2	–	–	–	–	–	–	–	–	0,39	5,19	–	5,58
2	Реконструкция а/д в т.ч.		25,22	12,64	–	–	–	–	22,01	292,53	–	314,54	–	–	–	–
2.1	Ул. Третьякова (от ул. Красная до ул. Кучерявого)	км.	25,22	1,9	–	–	–	–	3,35	44,57	–	47,93	–	–	–	–
2.2	Ул. Кучерявого (от ул. Третьякова до ул. Карла Маркса)	км.	25,22	2,7	–	–	–	–	4,77	63,34	–	68,1	–	–	–	–
2.3	Ул. Степная (от ул. Кучерявого до ул. Магистральная)	км.	25,22	0,45	–	–	–	–	0,79	10,56	–	11,35	–	–	–	–

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

2.4	ул. Коммунаров (от ул. Карла Маркса до ул. Жукова)	км.	25,22	0,13	–	–	–	–	0,23	3,05	–	3,28	–	–	–	–
2.5	ул. Северная	км.	25,22	2,25	–	–	–	–	3,97	52,78	–	56,75	–	–	–	–
2.6	ул. Октябрьская (от ул. Карла Маркса до ул. Северная)	км.	25,22	0,13	–	–	–	–	0,23	3,05	–	3,28	–	–	–	–
2.8	Уч. от ул. Карла Маркса № 128 до ул. Северная № 62	км.	25,22	0,41	–	–	–	–	0,72	9,62	–	10,34	–	–	–	–
2.9	х. Казачий, ул. Степная	км.	25,22	4,5	–	–	–	–	7,95	105,56	–	113,51	–	–	–	–
3	Ремонт а/д в т.ч.		22,51	1,9	3,01	39,89	–	42,9	–	–	–	–	–	–	–	–
3.1	ул. Пушкина от ул. Ленина до дома №15	км	22,51	0,35	0,55	7,33	–	7,88	–	–	–	–	–	–	–	–
3.2	Ремонт автомобильной дороги по ул. Красной от дома №1 до дома №49 в ст. Платнировской	км	22,51	0,83	1,31	17,37	–	18,68	–	–	–	–	–	–	–	–
3.3	Ремонт автомобильной дороги по ул. Советской от ул. Октябрьской до ул. Фрунзе в ст. Платнировской	км	22,51	0,23	0,37	4,9	–	5,27	–	–	–	–	–	–	–	–
3.4	Ремонт автомобильной дороги по ул. Октябрьской от ул. Третьякова до ул. Советской в ст-це Платнировской	км	22,51	0,23	0,36	4,81	–	5,18	–	–	–	–	–	–	–	–
3.5	Ремонт автомобильной дороги по ул. Третьякова от ул. Красной до ул. Октябрьской в ст. Платнировской	км	22,51	0,26	0,41	5,48	–	5,9	–	–	–	–	–	–	–	–

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

4.0	<i>Мероприятия по организации велосипедного движения в т.ч.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.1	Строительство велодорожки совмещенной с пешеходной дорожкой площадью 5150 м ²	м ²	-	5150												
5.0	<i>Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) в т.ч.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.0	<i>Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в т.ч.</i>	-	-	-	0,4	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
6.1	Пересечение ул. К. Маркса и ул. Красная. Установка камеры фото и видео фиксации нарушений ПДД	ед.	0,2	2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.0	<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов в т.ч.</i>	-	-	-	29,86	-	-	29,86	-	-	-	-	-	-	-	-
7.1	Установка искусственного освещения	шт.	0,15	216	29,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.2	Установка пешеходных ограждений	м/п	19	0,0085	0,16											

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЛАТНИРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КОРЕНОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

7.3	Устройство пешеходных дорожек	м/п		1350												
8.0	<i>Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения в т.ч.</i>	-	-	-	7,15	-	-	7,15	-	-	-	-	-	-	-	-
8.1	Установка дорожных знаков	шт.	0,01	394	3,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.2	Нанесение дорожной разметки	м²	0,005	643,7	3,21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.0	<i>Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий в т.ч.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.1	Строительство Моста автодорожного через р. Кирпили	об.	согласно проекта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Всего по таблице:		-	-	-	40,42	39,89	-	80,31	22,01	292,53	-	314,54	26,55	352,69	-	379,24

РАЗДЕЛ 3. РАЗРАБОТКА МОДЕЛЕЙ КЛЮЧЕВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

3.1 Проведение транспортных обследований с целью установления параметров транспортных потоков в ключевых транспортных узлах

Транспортные узлы, на которых производились исследования, были отражены в предыдущем разделе.

Анализ результатов натурного обследования транспортных потоков, проведенного в рамках первого этапа разработки КСОДД не выявил периодов пиковой загрузки улично-дорожной сети и увеличения интенсивности с примыкающих дорог в течение дня. Данные по интенсивности транспортных потоков и направлениям движения всех видов транспортных средств представлены в первом этапе разработки КСОДД.

3.2 Разработка базовых микромоделей ключевых транспортных узлов с возможностью компьютерной симуляции транспортных потоков

3.2.1 Подготовка к построению базовых микромоделей

Задачи по определению узких мест транспортной системы и оценке эффективности мероприятий по ее организации позволяет решать транспортное микромоделирование. В рамках данного подхода создается микромодель исследуемого участка, проводится проверка ее адекватности, определяются критерии оценки различных вариантов организации дорожного движения, проводится оптимизация исходной модели для максимального приближения моделируемой ситуации к реальной. Микромоделирование позволяет воссоздавать реальные ситуации в максимальном приближении к действительности и проводить транспортные исследования оперативно и действенно.

В качестве средства микромоделирования использовалось программное обеспечение AnyLogic. Основными компонентами микромодели являются:

– масштабированная графическая основа, представляющая моделируемый участок;

- конфигурация дорожной сети с разметкой и дорожными знаками;
- состав и интенсивность транспортных потоков на всех входах дорожной сети;
- маршрутная сеть с распределенной по типу ТС относительной нагрузкой.

Модель транспортного потока определяет модель поведения за впереди идущим с целью отображения движения в колонне за впереди идущим транспортным средством по одной полосе движения, а также модель смены полосы движения.

Транспортные средства перемещаются в сети с помощью модели транспортного потока. Качество модели транспортного потока оказывает существенное влияние на качество имитации. В отличие от более простых моделей, в которых за основу берутся постоянные скорости и неизменное поведение следования за впереди идущими транспортными средствами.

Модель следования за впереди идущим была принята эталонной после многочисленных эмпирических исследований, проведенных техническим университетом г. Карлсруэ. Более актуальные измерения доказывают, что изменившаяся за последние годы манера езды и технические возможности транспортных средств корректно отображаются в данной модели.

В модели AnyLogic на проезжих частях с несколькими полосами движения водитель учитывает не только впереди едущие транспортные средства, но и ТС на соседних полосах.

Последовательность действий по разработке базовой микромодели в AnyLogic выглядит следующим образом.

На первом этапе микромоделирования решаются такие задачи как изучение и анализ исходной информации и документации, уточнение имеющейся информации (план-схемы, карты и пр.), определение недостающей информации, разработка плана съемки ключевых элементов моделируемого

участка и расчета транспортных потоков, проходящих через район моделирования.

Далее осуществляется построение микромоделей анализируемого участка и ввод всей необходимой информации. После построения микромоделей осуществляется первоначальное моделирование с целью измерения параметров разработанной модели для последующих процедур оценки адекватности и калибровки. Процедура оценки адекватности модели и ее калибровки состоит из проверки ряда основополагающих факторов:

- после каждой итерации (запуск имитации) в папке с проектом появляется файл с расширением *.err, в котором присутствует описание найденных в модели ошибок. Необходимо, чтобы их количество было минимальным (в зависимости от размера модели);

- визуальное отсутствие пропадания транспортных средств при движении по маршрутам с одного отрезка на другой;

- проконтролировать внесенные исходные данные (состав транспортного потока, интенсивности входящих потоков, распределение по маршрутам, расписания движения ОТ, время ожидания на остановках ОТ и т.д.).

После осуществления процедур калибровки получается микромодель, адекватно отражающая реальную транспортную ситуацию на анализируемом участке УДС. Следующим шагом в построении модели является анализ параметров дорожного движения. Для проведения данного анализа необходимо включить в модель различные датчики и детекторы, которые позволят получить данные о средней скорости, плотности и загрузке транспортных потоков, длине заторов и времени в пути на подъездах к пересечениям. После анализа полученных данных можно делать вывод о необходимости введения мероприятий по оптимизации дорожного движения или о ее отсутствии.

3.2.2 Разработка микромоделей исследуемых пересечений

Для анализа существующей на пересечении ситуации разрабатывается микромодель узла. В процессе моделирования выявляются проблемы, возникающие при проезде исследуемого участка, или делается вывод об их отсутствии. Процесс разработки базовой микромодели рассмотрен на примере построения модели перекрестка.

В качестве растровой основы для построения микромодели используется картографическая подложка. Основа для пересечения улиц приведена на рисунке 3.2.2.1.



Рисунок 3.2.2.1 – Графическая основа микромодели пересечения дорог

В программе AnyLogic строится транспортная схема пересечения, которая состоит из дорожных и соединительных отрезков с шириной, соответствующей исходным данным о геометрических характеристиках моделируемого объекта.

Отрезки представляют собой проезжую часть дороги в разных направлениях с установленным количеством полос движения, которое задается как параметр соответствующих отрезков. Схемы создаются на масштабированной графической основе, что позволяет построить геометрию

пересечения (рисунок 3.2.2.2) в соответствии с существующей конфигурацией узла.



Рисунок 3.2.2.2 – Геометрия пересечения дорог

На рисунке 3.2.2.3 приведена транспортная схема пересечения, на которой отрезки представлены в виде осей. Такое отображение позволяет лучше представить все возможные на пересечении схемы движения транспортных средств и оценить правильность построение геометрии пересечения в среде моделирования.



Рисунок 3.2.2.3 – Транспортная схема модели

Согласно установленным на пересечении дорожным знакам одна из улиц на примере является главной дорогой. Т.к. перекресток нерегулируемый, в модели порядок проезда конфликтных точек определен на основании правил дорожного движения. Определение правил проезда пересечения позволяет более точно смоделировать конфликтные ситуации на пересечении и обеспечить высокую точность моделирования.

При выполнении маневра поворота на пересечении, а также при проезде искусственных неровностей и тому подобных препятствий водитель снижает скорость. Для моделирования такого поведения автомобилей применяются зоны малоскоростного движения.

Далее данные из паспортов замеров интенсивности транспортных потоков вводятся для каждого входящего потока. Входящие потоки обозначаются на схеме и располагаются в начале отрезков (рисунок 3.2.2.4).

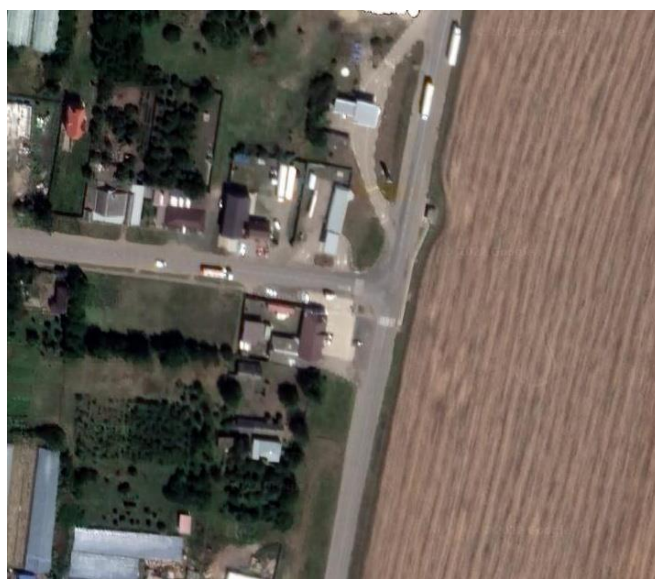


Рисунок 3.2.2.4 – Входящие потоки транспортных средств на пересечении

Также на основании полученных из паспортов замеров данных задаются маршруты движения ТС в модели и вводятся нагрузки по каждому направлению.

Для дальнейшего анализа устанавливаются детекторы измерения длины затора и измерения времени в пути на пересечении. Счетчик затора используется для определения максимальной длины затора, средней длины затора и количества остановок, совершаемых транспортными средствами. Время в пути измеряется на интересующих участках узла. Полученные с измерителей данные будут использоваться в дальнейшем анализе существующей на перекрестке ситуации.

На следующем этапе моделирования проводится симуляция функционирования транспортной сети, проверка адекватности построенной модели, ее калибровка и определяется, прошла ли проверку адекватности построенная модель на предмет:

- столкновения транспортных средств (проезд через друг друга) при пересекающихся потоках отсутствуют;
- в папке с проектом отсутствуют файлы с расширением *.err, в которых присутствует описание найденных в модели ошибок;
- пропадание транспортных средств при движении по маршрутам с одного отрезка на другой отсутствует;
- внесенные исходные данные полностью соответствует данным, полученным в результате транспортного обследования.

После проверки модели производится ее итоговая симуляция и запись информации с измерительных пунктов.

На основании полученной информации об интенсивности движения транспортных средств были определены достаточно низкие параметры загрузки УДС Платнировского сельского поселения Кореновского района. Поэтому моделирование на транспортных узлах в данном проекте будет нести прикладной характер при изменении в сторону существенного увеличения прогнозируемых параметров транспортной интенсивности на расчетный срок КСОДД. Поэтому, данные примеры приведены в качестве методики для моделирования, если данная необходимость возникнет в будущем.

3.3 Расчет перераспределения ТП в ключевых транспортных узлах на основании планов развития УДС

Расчет перераспределения транспортного потока в ключевых транспортных узлах проводится с учетом планов развития и изменения транспортного спроса в программе Anylogic, с помощью обучающей процедуры. Обучающая процедура была разработана профессором Лозе и описана в учебнике Schnabel, Lohse (1997). Эта процедура отображает «процесс обучения», во время которого участники движения при использовании сети постоянно получают новую информацию, и исходя из нее, принимают новые решения. Исходя из перераспределения все-или-ничего водители учитывают информацию последней поездки при новом поиске пути. В итеративном процессе идет многократный поиск кратчайших путей, причем сопротивление для поиска путей выводится из сопротивления при актуальной нагрузке и последнего предполагаемого сопротивления. В каждом отдельном шаге общий объем транспортного потока перераспределяется на самые короткие найденные пути.

В первом шаге итерации учитываются только сопротивления сети в ненагруженном состоянии (как 100 % перераспределение наилучших путей). Расчет сопротивления в каждом последующем шаге итерации происходит с ранее рассчитанными средними сопротивлениями и сопротивлениями на основе актуальной нагрузки, это значит, каждый шаг итерации n опирается на сопротивления, установленные с помощью $n-1$.

Перераспределение матрицы корреспонденций на сеть соответствует частоте, с которой был найден путь. Процедура прекращается только тогда, когда предполагаемое время, положенное в основу выбора путей поездки, и время движения, получаемое на основе путей поездки в нагруженной сети, с достаточной точностью соответствуют друг другу; это стабильное состояние в транспортной сети с большой вероятностью соответствует поведению участников движения при выборе путей.

При расчете предполагаемого времени поездки для каждого отрезка для следующего шага итерации $n+1$ время поездки, предполагаемое для n , прибавляется к разнице между действительным временем поездки, рассчитанным в шаге итерации n (на основе функций CR), и временем поездки, предполагаемым для n . Эта разница умножается на значение DELTA (0,15...0,5), что приводит к уменьшению колебаний.

Это можно представить в виде следующей формулы:

$T S (n+1) = T S(n) + DELT A \times (T M(n) - T S(n))$, где:

$T S(n)$ – время поездки, предполагаемое для шага итерации n ;

$T S(n+1)$ – время поездки, предполагаемое для следующего шага итерации $n+1$;

$T M(n)$ – действительное время поездки, рассчитанное в шаге итерации n .

Условие отмены выводится из достаточного соответствия предполагаемого времени поездки для шагов итерации n и $n-1$ и действительного времени поездки, установленном в шаге итерации n , которое определяется переменным параметром точности ЭПСИЛОН.

Первоначально в программе AnyLogic показывается распределение ТП в ключевых узлах, полученное в результате натурного обследования. Для прогнозирования ТП на перспективу выполнены расчеты коэффициентов приведения, учитывающие: изменения численности населения, уровня автомобилизации, распределения рабочих мест вблизи рассматриваемых узлов.

При выборе пути участниками движения на принятии решения о выборе направления решающее значение имеют места расположения объектов притяжения, геометрия УДС, ОДД и условия перемещения. Оценив перечисленные данные, участники движения выбирают кратчайшие расстояния для перемещений. Также водители учитывают информацию последней поездки при новом поиске пути. В каждом отдельном шаге общий объем ТП перераспределяется на самые короткие найденные пути.

3.4 Расчет времени в пути, а также распределение средней скорости транспортного потока в моделируемых ключевых транспортных узлах

На основе данных, полученных с помощью датчиков, проводится анализ транспортной ситуации и проблем, возникающих на пересечении.

На рисунках 3.4.1 и 3.4.2 процесс в AnyLogic создается путем добавления объектов библиотеки из палитры на графическую диаграмму, соединения их портов и изменения значений свойств блоков в соответствии с требованиями существующих данных и отображает реальную ситуацию на дороге.

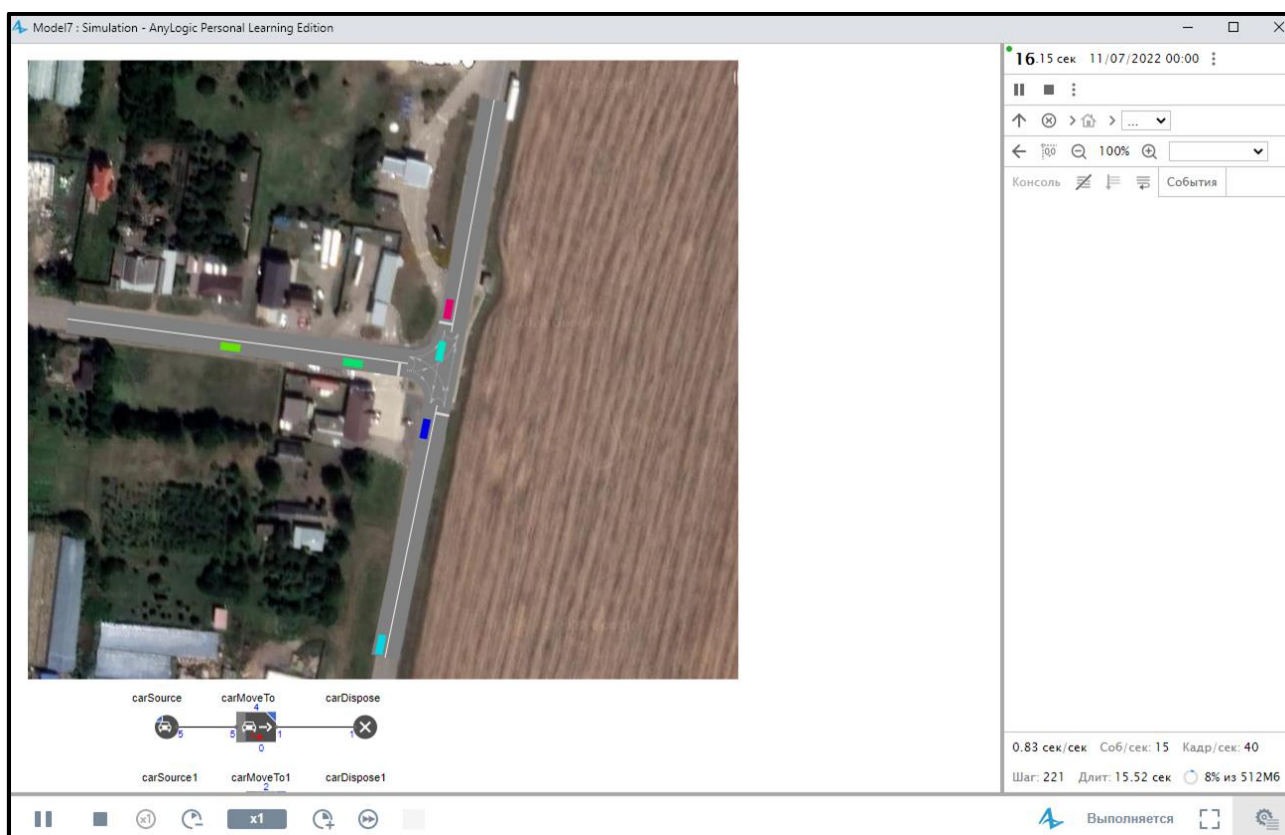


Рисунок 3.4.1 – Процесс создания модели в ПО. Пересечение ул. Кучерявого-ул. Карла Маркса

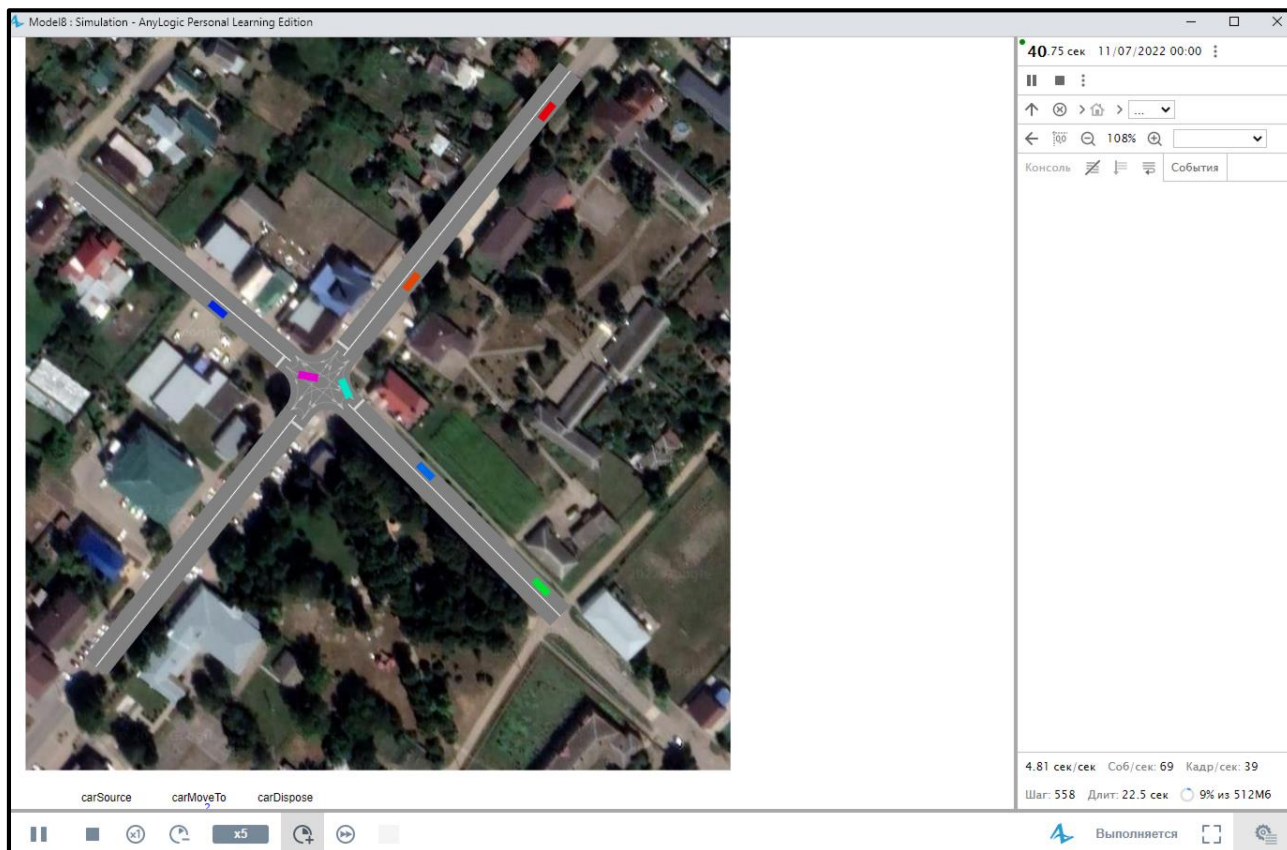


Рисунок 3.4.2 – Процесс создания модели в ПО. Пересечение ул. Ленина и ул. Красная

3.5 Анализ полученных результатов с определением оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах

В рамках КСОДД были построены имитационные микромоделли еще 5-ти транспортных узлов. По каждой модели были получены задержки времени в пути в длины заторов. Анализ вариантов организации дорожного движения на всех пересечениях показал не целесообразность изменения схем организации движения.

Таблица 3.5.1

№	Наименование точки замера транспортных потоков	Время проезда перекрестка, с	Длина очереди перед перекрестком, м
1	2	3	4
	ул. Пролетарская – ул. Советская		
1	- направление 1	12,55	0,00
	- направление 2	12,23	0,00
	Пересечение улиц Кучерявого – Карла Маркса		
2	- направление 1	19,00	0,00
	- направление 2	21,00	0,00
	Перекресток ул. Красная – ул. Ленина		
3	- направление 1	12,52	0,00
	- направление 2	9,20	0,00

3.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

В период действия схемы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

В рамках комплексной схемы организации дорожного движения разработана транспортная модель Платнировского сельского поселения Кореновского района, а также рассмотрены варианты развития транспортной макромодели на долгосрочную перспективу до 2036 г. на основании существующих документов планирования и прогнозов социально-экономического развития сельского поселения.

Результаты прогнозного моделирования показывают, что на перспективу сохранятся комфортные условия дорожного движения, заторов на дорогах не ожидается.

В том числе был проведен сравнительный анализ среднего времени реализации транспортных корреспонденций для всех горизонтов планирования. Сформулированные на втором этапе задачи проекта были решены в необходимом объеме.