

АДМИНИСТРАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПРИМОРСКО-АХТАРСКИЙ РАЙОН

от 30.12 2020

г. Приморско-Ахтарск

No 1901

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район

В соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» администрация муниципального образования Приморско-Ахтарский район постановля ет:

- 1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район, согласно приложению к настоящему постановлению (прилагается).
- 2. Отделу информатизации и связи администрации муниципального образования Приморско-Ахтарский район (Сергеев) разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации муниципального образования Приморско-Ахтарский район в информационнот телекоммуникационной сети «Интернет» (http://www.prahtarsk.ru).
- 3. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на исполняющего обязанности заместителя главы муниципального образования Приморско-Ахтарский район С.В. Таланова.
 - 4. Постановление вступает в силу со дня его подписания.

Глава муниципального образования Приморско-Ахтарский район

М.В. Бондаренко

ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА постановлением администрации муниципального образования Приморско-Ахтарский район от *30 1a 2020* № 1901

Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район

СОДЕРЖАНИЕ	
Введение	
Техническое задание	
Паспорт КСОДД	
1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	
1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федера 24	ции.
2. Методологическая подготовка выявления транспортного поведения	.
3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерац	ии и
органов местного самоуправления по ОДД	.
4. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	,
4.1 Анализ нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом	
4.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования	41
4.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельно в сфере транспорта, дорожную деятельность	
4.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории	87
4.5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	102
4.6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парко (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)	
4.7 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	112
4.8 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (да – ТСОДД)	
4.9 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образован. Приморско-Ахтарский район	
4.10 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	
4.11 Оценка и анализ параметров движения маршрутных ТС (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков	128
4.12 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и услов возникновения ДТП	
4.13 Оценка и анализ уровня негативного воздействия ТС на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	170
4.14 Оценка финансирования деятельности по ОДД	179
4.15 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	181
5.Моделирование транспортно - пешеходных потоков	7
5.1 Создание базовой модели	187
5.1.1 Транспортное районирование.	187
5.1.2 Создание модели расчёта спроса на транспорт	188

5.1.3 Создание модели расчёта спроса перемещений на кордонных районах	191
5.1.4 Ввод социально-экономической статистики транспортных районов.	
5.1.5 Опифровка улично-дорожной сети и атрибутов отрезков (количество полос, пропускная способность, разрешенные виды транспорта), узлов и ОДД (разрешенные и запрещенные маневр наличие светофорной сигнализации) на пересечениях для легкового и грузового транспорта	ъ,
5.1.6 Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения общественного транспорта	194
5.1.7 Логический свод остановок в пересадочные узлы.	197
5.1.8 Ввод результатов замеров интенсивности движения автотранспорта и данных о рассчитанн пассажиропотоках транспортную модель.	
5.1.9 Расчёт перераспределения транспортных потоков.	199
5.1.10 Калибровка среднегодовой транспортной модели по показателям интенсивности движения результатов социологических исследований, результатов замеров пассажиропотока	201
5.1.11 Создание модели расчёта спроса на транспорт в периоды утренних и вечерних пиковых на	
5.1.12 Калибровка утренней и вечерней пиковой транспортной модели по показателям интенсивидвижения, результатов социологических исследований, результатов замеров пассажиропотока	ности 206
5.1.13 Оценка качества функционирования транспортной системы на основании исследования и сравнения существующих методов оценки качества с обоснованием и выбором оптимальной методов.	
	207
5.2. Разработка вариантов моделей прогнозных лет	
5.2.1 Разработка вариантов транспортной макромодели прогнозных лет на основании существук планов и прогнозов социально-экономического развития.	
5.2.2 Расчёт перераспределения транспортных, пассажирских и грузовых потоков	210
5.2.3 Оценка качества функционирования транспортной системы на прогнозные периоды	210
5.3 Микромоделирование транспортно-пешеходных потоков	211
5.3.1 Обоснование выбора транспортного узла для осуществления микромоделирования	211
5.3.2 Описание методов и инструментального комплекса моделирования	211
5.3.3 Расчёт времени в пути, а также распределение средней скорости транспортного потока в кл транспортных узлах	
5.3.4 Определение проблемы и причины недостаточности пропускной способности в ключевых транспортных узлах	215
5.3.5 Определить и апробировать на микромодели оптимальный вариант организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах	
6. Разработка и исследование мероприятий по ОДД для предлагаемого к реализации варианта	216
6.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	217
6.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегаюм территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	
6.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)	
6.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным д (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения, в случае установления целесообразности внед данной системы.	рения
6.5 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установке детект транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения.	

6.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 230
6.7 Применение реверсивного движения
6.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных
условий их движения
6.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков
6.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств
6.11 Введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств 242
6.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах
6.13 Развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)
6.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 246
6.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования
6.16 Режимы работы светофорного регулирования
6.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями
6.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории Приморско-Ахтарского района
6.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов
6.20 Обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям
6.21 Организация велосипедного движения
6.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом
6.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения
7.Определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения
мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях271
8. Проведение оценки требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД, которая
включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-
монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым
источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели
КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД
включая определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения
мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях291
9.Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения
9.1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения
9.2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение
9.3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения
9.4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

9.5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по орга риложение 1	
писок используемой литературы	

Обозначения и сокращения

Обозначения и сокращения			
АИП	_	адресная инвестиционная программа	
АСУДД	_	автоматизированная система управления дорожным движением	
БДД	-	безопасность дорожного движения	
МО	_	муниципальное образование	
ГП	-	государственная программа	
нгпт	_	наземный городской пассажирский транспорт	
дтп	_	дорожно-транспортное происшествие	
ксодд	_	Комплексная схема организации дорожного движения	
НИР	_	Научно-исследовательская работа	
ОДД	_	организация дорожного движения	
пдд	_	правила дорожного движения	
ПКРТИ	_	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры	
РТК	-	региональные транспортные коридоры	
СТП	-	схема территориального планирования	
ТОП	-	транспорт общего пользования	
тп	_	транспортный поток	
ТПУ	_	транспортно-пересадочный узел	
ТРК	_	торгово-развлекательный комплекс	
TC	_	транспортное средство	
тсодд	_	технические средства организации дорожного движения	
ТЦ	_	торговый центр	
УДС	_	улично-дорожная сеть	
	<u> </u>		

Введение

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) — это системный план мер организации дорожного движения, направленный на проведение единой государственной и муниципальной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах полномочий местных исполнительных и распорядительных органов.

Цель проекта — разработка Комплексной схемы организации дорожного движения является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования с использованием комплексных решений по ОДД, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД, в том числе, направленные на снижение аварийности, негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения от автомобильного транспорта, развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

Настоящая работа разработана в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов, в том числе с требованиями Приказа Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 г. №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

Задачи разработки КСОДД:

- определение приоритетных направлений развития системы организации дорожного движения,
 обоснование выбора оптимального варианта развития УДС и системы организации дорожного движения;
- определение и обоснование состава мероприятий по организации дорожного движения по основным направлениям (система организации дорожного движения, городской пассажирский (общественный и индивидуальный), грузовой, транзитный транспорт; улично-дорожная сеть, включая пешеходную и велосипедную инфраструктуру, с определением приоритетности их реализации);
- определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения, с разбивкой по объектам и этапам;
- определение социально-экономической эффективности от внедрения мероприятий КСОДД.

Техническое задание

разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район

No	Перечень основных			
n/π	данных и требований	Основные данные и требования		
1	2	3		
	1. Основные данные и требования			
1.1	Основание для разработки	Федеральный закон от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»		
1.2	Заказчик	Администрация муниципального образования Приморско- Ахтарский район		
1.3	Тип объекта	Транспортный комплекс муниципального образования Приморско-Ахтарский район, включающий дорожную сеть (далее - ДС) (вне зависимости от вида собственности и ведомственной принадлежности) и объекты транспортной инфраструктуры.		
1.4	Основные цели и задачи разработки КСОДД	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; 5) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения с учётом сезонных изменений и загруженности транспортного комплекса; 6) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; 7) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду; 8) разработка мероприятий по предупреждению заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей; 9) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности — в перевозке пассажиров и грузов на территории.		
1.5	Состав исходных данных необходимых для выполнения работы	 Документы территориального планирования, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений. Имеющиеся материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых основных параметров дорожного движения. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения: размер территории, функциональное зонирование; транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; 		

- 3) изменение численности населения за последние пять лет;
- 4) основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах);
- 5) климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха);
- 6) основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере).
- 4. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений:
- 1) планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки КСОДД;
- 2) общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием;
- 3) плотность сети дорог;
- 4) технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения);
- 5) наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования;
- 6) расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов;
- 7) сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы) при условии предоставления такой информации владельцем автомобильной дороги.
- 5. Характеристика транспортной инфраструктуры:
- 1) характеристика муниципального образования (территории) как транспортного узла;
- 2) численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (при наличии);
- 3) основные параметры дорожного движения;
- 4) общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций и (или) пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии);
- 5) назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест).
- 6. Организация дорожного движения:
- 1) размещение и наименование технических средств организации дорожного движения (далее ТСОДД) (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспортных потоков, островки безопасности, искусственные неровности);

ı		2)
		2) схемы организации дорожного движения на основных
		транспортных узлах (эскизы), на которых указываются
		основные габаритные размеры узла, дислокация всех
		используемых ТСОДД, пофазные схемы движения (при
		наличии светофорного регулирования), интенсивность
		движения транспортных средств и пешеходов (с указанием
		даты замеров).
	7. Данные о дорожно-транспортных происшествиях (далее –	
		ДТП) за период не менее трех лет:
		1) общее количество ДТП, погибших, раненных;
		2) участки концентрации ДТП;
		3) анализ причин и условий, способствующих ДТП;
		4) распределение ДТП по времени свершения: по месяцам,
		часам суток;
		5) распределение ДТП по местам свершения: на
		перекрестках, на перегонах.
		В качестве приложения к перечисленным материалам
		представляется картограмма мест совершения ДТП за
		последний год, выполненная на плане - схеме территории, в
		отношении которой осуществляется разработка КСОДД, с
		использованием условных обозначений для каждого вида
		ДТП.
		8. Другие данные, необходимая для разработки КСОДД.
		о. другие данные, неооходимая для разраоотки к СОДД. Сбор исходных данных, необходимых для разработки
		КСОДД, осуществляется силами Подрядчика. Заказчик
1.6	6	оказывает посильную помощь.
1.6	Состав работы	1. Согласование с Заказчиком методик проведения работ
		по сбору исходных данных, разработки модели, а также
		разработки КСОДД.
		2. Сбор и систематизация официальных документальных
		статических, технических и других данных, необходимых для
		разработки проекта.
		3. Подготовка и проведение транспортных обследований.
		3.1 сбор и анализ результатов обследования интенсивности
		движения и состава транспортных потоков на территории
		муниципального образования, в разбивке по следующим
		муниципального образования, в разбивке по следующим видам транспорта:
		видам транспорта: - мотоциклы;
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны);
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили;
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом);
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы.
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу.
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования;
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования с социологических опросов населения с целью выявления:
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования и социологических опросов населения с целью выявления:
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования и социологических опросов населения с целью выявления: - транспортного поведения (предпочтений и склонностей) в
		 мотоциклы; легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); грузовые автомобили; автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования и
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования и социологических опросов населения с целью выявления: - транспортного поведения (предпочтений и склонностей) в разрезе социального статуса, времени суток и сезонности длительности и дальности перемещений, целей совершаемых
		видам транспорта: - мотоциклы; - легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); - грузовые автомобили; - автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); - автобусы. Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу. 3.2) подготовка и проведение обследований параметров движения транспорта общего пользования; 3.3) подготовка и проведение анкетирования социологических опросов населения с целью выявления: - транспортного поведения (предпочтений и склонностей) в разрезе социального статуса, времени суток и сезонности

Размер выборки по изучению общественного мнения, мнения водителей транспортных средств определяется Подрядчиком по согласованию с Заказчиком.

- 4. Формирование разделов КСОДЛ:
- паспорт КСОДД;
- характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации;
- мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;
- оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;
- оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения.
- 5. Подготовка графического материала (схемы, чертежи). Оформление КСОДД должно быть выполнено в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения".

Разрабатываемые разделы:

Раздел 1. Паспорт КСОДД

Паспорт КСОДД должен содержать наименование КСОДД, основания для разработки КСОДД, наименование заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения, цели и задачи КСОДД, показатели оценки эффективности организации дорожного движения, сроки и этапы реализации КСОДД, описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования.

- Раздел 2. Характеристика существующей дорожнотранспортной ситуации.
- 2.1. Характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации должна включать:
- 1) положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации);
- результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение осуществляются которых соответствии R Градостроительным кодексом Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, № 1, ст. 16; 2018, № 32, ст. 5135), планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий;
- 3) оценку социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность;
- 4) оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории;
- 5) оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего

- пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов;
- 6) оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);
- 7) данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее ТСОДД);
- 8) анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района;
- 9) оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;
- 10) оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков;
- 11) анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) (при наличии);
- 12) оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения;
- 13) оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.

Раздел 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации.

- 3.1. В мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по:
- 1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;
- 2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих его безопасности, формированию кольцевых угрозу реконструкции примыканий пересечений дорог, перекрестков и строительства транспортных развязок;
- 3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;
- 4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;
- 5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;
- 6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;
- 7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);

- 8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;
- 9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;
- 10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;
- 11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее АСУДД), ее функциям и этапам внедрения;
- 12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;
- 13) организации движения маршрутных транспортных средств;
- 14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения;
- 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- 16) организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств;
- 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локальнореконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

При разработке мероприятий по организации дорожного движения необходимо учитывать снижение негативного воздействия на окружающую среду от транспортных средств. Мероприятия по организации дорожного движения должны вырабатываться с учетом предложений подразделений территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющих федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения (при наличии).

По итогам обоснования мероприятий по организации дорожного движения должен быть сформирован их перечень, установлена очередность их реализации.

Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения должна включать предложения по срокам их внедрения на основе оценки степени влияния таких

мероприятий на эффективность организации дорожного движения для территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД.

3.2. Проведение компьютерного моделирования транспортных потоков. Разработка транспортной макромодели.

При моделировании дорожного движения должен осуществляться анализ и выбор средств программного обеспечения для моделирования, сбор и подготовка исходных данных для построения модели дорожного движения, ввод полученных данных в указанную модель, верификация и валидация такой модели, выполнение экспериментов, интерпретация и анализ их результатов, прогнозирование и построение модели перспективной ситуации, формирование отчетных материалов.

Прогнозирование и построение модели перспективной ситуации должны осуществляться в том числе на основе прогноза социально-экономического и градостроительного развития муниципального района, городского поселения, прогноза транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по дорогам муниципального района, городского поселения, прогноза развития объектов транспортной инфраструктуры, прогноза развития сети дорог муниципального района, городского округа или городского поселения, прогноза уровня автомобилизации и основных параметров дорожного движения, прогноза показателей безопасности дорожного движения и прогноза негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

- 3.2.1 Разработанная транспортная модель (макромодель) должна удовлетворять следующим требованиям:
- 1) Учитывать распределение между видами транспорта по типам перемещения;
- 2) Учитывать распределение между видами общественного транспорта;
- 3) Среднее относительное отклонение значений рассчитанных интенсивностей движения и пассажиропотоков базового года не должны превышать 15% от фактических замеров интенсивности выполненных в ходе полевых работ;
- 4) Коэффициент корреляции рассчитанных и определенных по результатам замеров значений не должен быть меньше 0,9;
- 5) Выполнять расчёт матриц затрат на перемещения по различным видам затрат для различных видов транспорта и целям поездки (время в пути при свободном потоке, время в пути с учётом загруженности улично-дорожной сети, скорость при свободном потоке, скорость с учетом загруженности улично-дорожной сети, длина поездки и другие);
- 6) Выполнять расчёт интенсивности движения транспортных средств и пассажиропотоков в различных

видах общественного транспорта (автобусы, маршрутные такси);

- 7) Обеспечивать возможность автоматизированного статистического анализа сравнения данных замеров интенсивности движения (пассажиропотоков) и модельных значений с последующим отображением результатов в табличном и графическом виде.
- 3.2.2 Разработанная транспортная модель (макромодель) также должна обеспечивать возможность проведения анализа и визуализации:
- 1) Интенсивности движения по различным видам транспорта и пассажиропотоков по различным видам общественного транспорта и маршрутам;
- 2) Источников и целей транспортного и пассажиропотока проходящего через отдельные участки графа ДС;
- 3) Транспортных и пассажирских потоков в узлах графа ДС с отображением всех разрешенных направлений движения и значениями объёмов потоков на них;
- 4) Результаты алгоритма поиска кратчайшего пути для ИТ по сети между двумя узлами или районами с учетом различных критериев (время в пути при свободном потоке, время в пути с учетом загрузки участков сети, расстояние и т.д.);
- 5) Результаты алгоритма поиска кратчайшего пути для ОТ по сети между двумя узлами, районами или зонами остановок с учетом различных критериев (время в пути, расстояние, вид общественного транспорта);
- 6) Различия в значениях атрибутов двух состояний сети, для сравнения, например, нагрузки транспортного движения в двух сценариях одной модели транспортного движения;
- 7) Диаграмм «Паук», в которых для выбранных сегментов спроса отфильтрованы те пути, которые используют объекты сети, выделенные пользователем (узлы, отрезки, районы, пункты остановок, зоны остановки и остановки);
- 8) Диаграмм «Паук» для анализа нагрузок в сети по типам движения (внутреннее движение, движение из источника, движение в цель, сквозное движение, внешнее движение или объездное движение);
- 9) Изохрон для классификации достижимости объектов сети и для сравнения времени поездки в ИТ и ОТ, а также отображения временной доступности различных участков графа ДС на индивидуальном или общественном транспорте;
- 10) Изображения диаграмм и таблиц со значениями заданных атрибутов на карте;
- 11) Статистики анализа качества перераспределения, например, коэффициент корреляции между объёмами потоков, рассчитанными в перераспределении, и наблюдаемыми значениями;
- 12) Диаграмм в виде столбцов для отображения различных свойств в различных временных промежутках;
- 13) Интегральные (агрегированные) характеристики функционирования транспортного комплекса для отдельных зон и всей территории (средняя скорость, затраты времени на передвижения и т. д.).

- 3.2.3. Разработка микромоделей ключевых транспортных узлов. Математическая модель транспортных потоков (микромодель) должна позволять:
- 1) Проводить оценку влияния типа пересечения улиц и дорог на пропускную способность (нерегулируемый перекрёсток, регулируемый перекрёсток, круговое движение, ж/д переезд, развязка в разных уровнях);
- 2) Выполнять проектирование, тестирование и оценка влияния режима работы светофора на характер транспортного потока;
- 3) Выполнять оценку транспортной эффективности предложенных мероприятий;
- 4) Выполнять анализ управления дорожным движением на автострадах и городских улицах, отдельных полосах;
- 5) Выполнять анализ возможности предоставления приоритета общественному транспорту и мероприятия, направленные на приоритетный пропуск отдельных видов транспортных средств;
- 6) Выполнять анализ влияния управления движением на ситуацию в транспортной сети (регулирование притока транспорта, изменение расстояния между вынужденными остановками транспорта, проверка подъездов, организация одностороннего движения и выделенных полос для движения ОТ):
- 7) Выполнять анализ пропускной способности больших транспортных сетей (например, сети автомагистралей или городской ДС) при динамическом перераспределении транспортных потоков (необходимо, например, при планировании перехватывающих парковок);
- 8) Выполнять детальную имитацию движения каждого участника движения;
- 9) Выполнять моделирование остановок ОТ с учетом их взаимного влияния;
- 10) Выполнять автоматизированную оптимизацию организации дорожного движения и режимов светофорного регулирования
- 11) Представлять результаты моделирования в виде видео роликов позволяющих визуально оценить результаты имитации движения транспортных средств и пешеходов в моделируемом транспортном узле.
- 12) Выполнять расчет аналитических показателей, построение графика (в MicrosoftExcel) временной загрузки сети и т.п. в составе:
 - 1) Средняя скорость движения;
 - 2) Среднее время в пути;
 - 3) Среднее время задержки транспортного средства.

Раздел 4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

По итогам обоснования мероприятий по организации дорожного движения должен быть сформирован их перечень, установлена очередность их реализации, а также проведена оценка объемов их финансирования, которая должна включать расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-

монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования.

Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.

Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения должна включать:

- -прогноз основных показателей безопасности дорожного движения11;
- -прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;
 -прогноз параметров эффективности организации дорожного движения;
- -прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения;
- -ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения.

Оценка, анализ и характеристика существующей дорожнотранспортной ситуации, а также обоснование решений при разработке мероприятий по организации дорожного движения должны осуществляться с использованием текстового и графического форматов.

Подготовка графического материала (схемы, чертежи)

Графический материал (схемы, чертежи) в составе КСОДД разрабатывается на основе топосъемки или ортофотоплана высокого разрешения в масштабе 1:500, 1:1000, 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:20000 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, расчетный на срок проектирования ожидаемые документами утвержденными соответствии С территориального планирования и документацией территории). планировке Масштаб ширины дорог определяется разработчиком КСОДД. Схемы, чертежи пересечений в разных уровнях и сложных пересечений в одном уровне следует изготавливать отдельно в масштабе 1:100 или 1:200.

Ввиду отсутствия актуальной топографической съёмки у Заказчика, Подрядчик берёт на себя обязательства по проведению цифровой аэрофотосъёмки (далее - АФС) с целью дальнейшего использования в качестве подосновы для графической части основных узлов. АФС должна быть выполнена в отсутствии снежного покрова, в благоприятные погодные условия - в ясный день, без осадков и облаков. АФС выполняется цифровой аэрофотокамерой. Исполнитель получает все виды разрешений на право производства аэрофотосъемочных работ.

Оформление КСОДД осуществляется согласно Приказа Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения", подготовка презентационных материалов.

1.7	Требования к нормативно-
	технической
	документации

Нормативно-техническая документация для разработки КСОДД:

- Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ» Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 8.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- TP TC 014/2011 Безопасность автомобильных дорог;
- Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 года № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»;
- Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- ГОСТ 32965-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока»;
- ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;
- -ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
- ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»;
- ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
- ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
- ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
- ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
- ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»
- ГОСТ 33127-2014. «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»
- ГОСТ Р 52607-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования»
- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний»
- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования

- 1		OTIM 210 2 020 2012 M
		- ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по
		оценке пропускной способности автомобильных дорог»;
		- иные нормативные правовые акты, нормативные
		технические документы, устанавливающие обязательные
10	T. 6	требования к выполнению работ.
	Требования к результатам	Результаты сбора исходных данных должны быть
	работы и перечень	предоставлены как в составе бумажной версии, так и в
	передаваемой	электронном виде.
	документации	Подрядчик передает Заказчику результаты выполненных
		работ:
		- отчет по разработке КСОДД с пояснительной запиской и
		приложениями (материалы, собранные при обследовании и
		получении исходных данных для выполнения работ,
		официальные письма направленные и полученные в ходе
		согласований КСОДД, графические цветные карты (схемы);
		- КСОДД в двух печатных экземплярах и электронном виде
		содержащий:
1		1) титульный лист;
Ì		2) лист согласований и заключений согласующих органов и
		организаций;
		3) содержание;
		4) введение;
		5) задание на проектирование КСОДД;
1		6) паспорт КСОДД;
		7) пояснительную записку;
		8) графический материал (схемы, чертежи).
		- результаты аэрофотосъёмки в печатном варианте и
1		электронном виде;
		- презентационные материалы по макро и
		микромоделированию (презентация в формате MS PowerPoint
		на бумажном носителе и в электронном виде;
		- транспортную модель необходимо представить в рабочем
		формате в виде файлов *.ver, *.vpdb, *.vpdbx или аналог.
		Результаты работ предоставляются Заказчику в соответствии
		с требованиями Приказа Министерства транспорта РФ от 26
		декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки
		документации по организации дорожного движения".
1.9	Согласование результатов	Результаты выполненных работ должны быть согласованы:
	выполненных работ	1) с органами местного самоуправления муниципальных
		районов, городских округов или городских поселений,
		имеющих общую границу с муниципальным районом,
		городскими округами или городским поселением, в
		отношении которых ведется разработка таких схем;
		2) с органом государственной власти субъекта Российской
		Федерации уполномоченным в области организации
		дорожного движения;
		3) с департаментом по архитектуре и градостроительству
		Краснодарского края.
		Согласование, устранение замечаний осуществляет
		Подрядчик.
	Срок предоставления	Гарантийный срок нормального использования результата
1.10	1 * * ''	
1.10	гарантии качества на	выполненных работ устанавливается в соответствии с ч. 2 ст.
1.10	1	выполненных работ устанавливается в соответствии с ч. 2 ст. 724 Гражданского кодекса РФ и составляет 2 (два) года с

		Гарантия качества распространяется на все виды и объем выполненных работ. В течение гарантийного периода Исполнитель несет ответственность за качество выполненных по договору работ. Недостатки (дефекты), возникшие по вине Подрядчика и обнаруженные в гарантийный период, в том числе при получении Подрядчиком согласований, а также изменений предусмотренных действующим законодательством в гарантийный период, Подрядчик устраняет за свой счет в установленные Заказчиком сроки. Наличие недостатков (дефектов) и сроки их устранения фиксируются двухсторонним актом, подписанным представителями сторон. В случае обнаружения в гарантийный срок недостатков, гарантийный срок продлевается на период устранения недостатков.
1.11	Требования к	Работы выполняются с соблюдением требований
	безопасности	безопасности к данному виду работ.

Паспорт КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Приморско-Ахтарский район
	Пункт 4 «б» Перечня поручений Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета от 14 марта 2016 г. № Пр-637;
Основания для разработки КСОДД	Ст. 17 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации»
	Приказ Министерства Транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. №480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Наименование заказчика КСОДД	Администрация муниципального образования Приморско- Ахтарский район
Разработчик КСОДД	Общество с ограниченной ответственностью «СПб-Энерготехнологии» (ООО «СПб-Энерготехнологии).
Цели и задачи КСОДД	Целями Программы являются: - обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории МО; Задачами Программы являются: - развитие улично-дорожной сети МО и совершенствование организации движения легкового и грузового автотранспорта.
Целевые показатели и индикаторы Программы	1. Снижение количества мест концентрации дорожнотранспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2019 г.; 2. Снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2019 г до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2036 году - стремление к нулевому уровню смертности); 3. Сокращение средних затрат времени в пути по трудовым поездкам; 4. Обеспеченность местами для постоянного хранения транспортных средств.
Этапы и сроки реализации Программы	Срок реализации Программы КСОДД 2020 – 2036 гг. І этап: 2021 – 2025 гг. ІІ этап: 2026 – 2030 гг. ІІІ этап: 2031 – 2036 гг.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения	1. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог включают предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, ожидаемого развития прилегающих территорий, по распределению транспортных потоков по сети дорог и др. 2. Мероприятия по ОДД включают организацию одностороннего движения и др. 3. Мероприятия по внедрению и использованию АСУДД включают предложения по организации системы мониторинга дорожного движения 4. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства включают предложения по формированию новых и реорганизации старых парковочных мест; 5. Мероприятия по организации пешеходного движения

	6. Мероприятия по организации велосипедного движения необходимо включены предложения по организации и развитию велодорожек/велополос, организации велопарковок. 7. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения включают предложения по установке дорожных ограждений, повышению видимости, принудительному соблюдению скоростного режима и др. 8. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения включают предложения по развитию сети табло с изменяющейся информацией, установке информационных табло на остановочных пунктах и др.
Объёмы и источники их финансирования	Объем финансирования Программы КСОДД, из них; средств федерального бюджета, регионального бюджета, муниципального бюджета, за счет внебюджетных средств Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2021-2036 год составляет: 941 044,420 тыс. руб.

1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации.

Муниципальное образование Приморско-Ахтарский район расположен в северо-западной части Краснодарского края, удален от краевого центра города Краснодара на 156 км. Площадь района 250,4 тыс. га, что составляет 3,3 % от общей площади территории Краснодарского края.

Приморско-Ахтарский район на севере и северо-западе граничит с Ейским районом, на юге – с Тимашевским, Калининским, Славянским районами, на востоке – с Каневским и Брюховецким районами. С запада территорию Приморско-Ахтарского района омывает Азовское море, с севера – Бейсугский лиман.

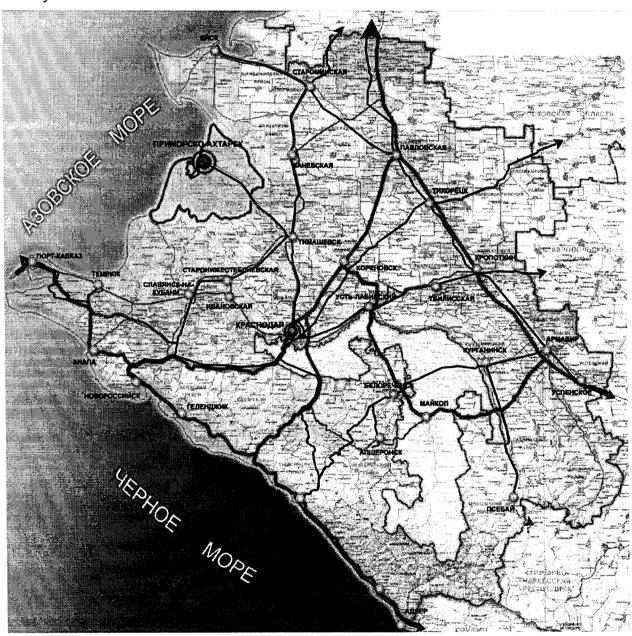


Рисунок 1.1.1 Расположение Приморско-Ахтарского района на территории Краснодарского края

На территории района расположено 1 городское и 8 сельских поселений.

По административно-территориальному делению в состав муниципального образования Приморско-Ахтарский район входят: 1 город и 34 сельских населенных пункта (5 станиц, 2 села, 7 поселков, 20 хуторов).

На основании закона Краснодарского края от 7 июля 2004 года № 712-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Приморско-Ахтарский район, наделении его статусом муниципального района, образованием в его составе муниципальных образований – городских и сельских поселений и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края, были установлены границы муниципального образования Приморско-Ахтарский район. В составе были созданы муниципальные образования – городские и сельские поселения.

Административно-территориальное деление Приморско-Ахтарского района представлено следующими поселениями: Приморско-Ахтарское (S=66,40 тыс. га), Бородинское (S=9,82 тыс. га), Бриньковское (S=42,31 тыс. га), Ахтарское (S=10,169 тыс. га), Ольгинское (S=18,12 тыс. га), Свободное (S=9,32 тыс. га), Новопокровское (S=55,70 тыс. га), Степное (S=25,69 тыс. га), Приазовское(S=12,75 тыс.га).

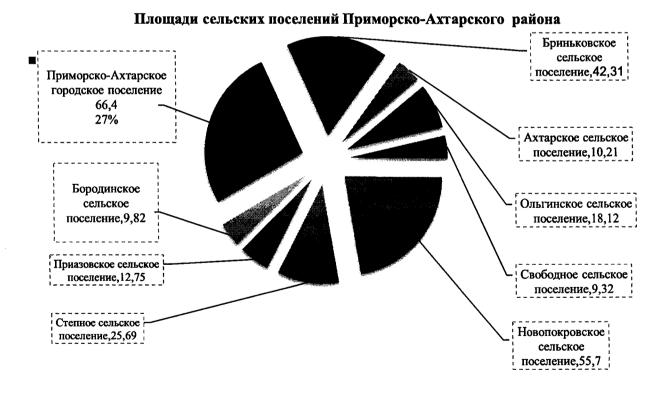


Рисунок 1.1.2 Площади сельских поселений Приморско-Ахтарского района

Демография

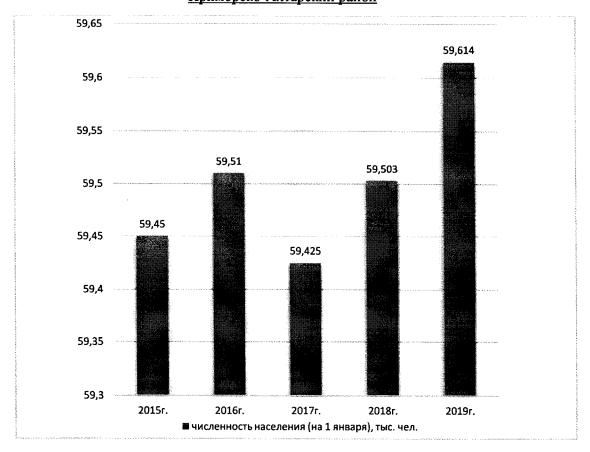
Численность постоянного населения на 1 января 2020 года составила 59,563 тыс. чел., что составило 1,1% от всего населения Краснодарского края.

Характерными тенденциями демографической и миграционной ситуации в муниципальном образовании Приморско-Ахтарский район на протяжении ряда лет является превышение числа умерших над числом родившихся, превышение числа выбывших за пределы района над числом прибывших.

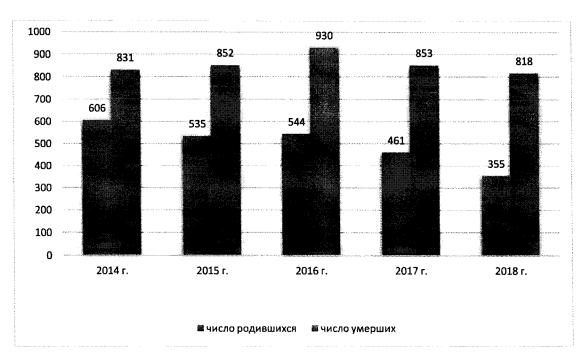
Таблица №1.1.1 Численность населения

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Численность постоянного населения (на 1 января) (чел.), в том числе:	59450	59510	59425	59503	59614
- городское	31887	31987	31925	32048	32129
- сельское	27563	27523	27500	27455	27485
Число родившихся, человек	606	535	544	461	355
Число умерших, человек	831	852	930	853	818
Естественный прирост (убыль) населения, человек	- 225	- 317	- 386	-392	-463

<u>Динамика численности населения в муниципальном образовании</u> <u>Приморско-Ахтарский район</u>



<u>Динамика рождаемости и смертности в муниципальном образовании Приморско-</u>
<u>Ахтарский район</u>



Уровень рождаемости недостаточен для обеспечения воспроизводства населения. На рождаемость отрицательно влияют: низкий денежный доход, отсутствие нормальных жилищных

условий, современная структура семьи (ориентация на малодетность, увеличение числа неполных семей), низкий уровень репродуктивного здоровья.

Снижение численности населения в 2016, 2017 годах по сравнению с 2014 годом обусловлено внутренней миграцией населения на территории Краснодарского края и регионов Российской Федерации, а также высокой смертностью и низкой рождаемостью.

В 2018 году из общей численности населения 51,6% приходится на население в трудоспособном возрасте (30,7 тыс. человек), 32,4% - пенсионеры по старости (19,3 тыс. человек) и 16,0% дети дошкольного возраста и школьники (9,5 тыс. человек).

Таблица №1.1.2 Распределение населения по основным возрастным группам

Показатель	2014 г.		2015 r.		2016 г.		2017 r.		2018 г.	
	чел	%								
Численность постоянного населения (на конец года), в том числе:	59450	100	59510	100	59425	100	59503	100	59614	100
Моложе трудоспособного возраста	9392	15,8	9516	16,0	9544	16,1	9546	16,1	9524	16,0
Население трудоспособного возраста	32287	54,3	31761	53,4	31366	52,8	31021	52,1	30743	51,6
Старше трудоспособного возраста	17771	29,9	18233	30,6	18515	31,1	18936	31,8	19347	32,4

В связи с благоприятными климатическими условиями в район приезжают жители из других регионов Российской Федерации преимущественно старшего поколения. Происходит увеличение пенсионеров и снижение численности населения трудоспособного возраста.

Экономика

Основу экономики муниципального образования Приморско-Ахтарский район составляют сельскохозяйственный комплекс, промышленное производство, потребительская сфера.

Экономика района за последние 8 лет характеризуется стабильным развитием. Наблюдается положительная динамика промышленного производства, развивается потребительский рынок, малое предпринимательство, улучшаются показатели, характеризующие доходы населения. Возрастает уровень многих показателей на душу населения, что является позитивной тенденцией.

Производимая сельскохозяйственная продукция является сырьевой базой для пищевой и перерабатывающей промышленности района. Несмотря на это более половины сельскохозяйственной продукции идет на экспорт, за пределы района.

Ведущим направлением в обработке является пищевая промышленность. На ее долю приходится более 80% общих объемов отгрузки продукции обрабатывающих производств. Сектор добычи полезных ископаемых и сектор производства и распределения формируют менее 3% объема отгрузки промышленной продукции.

За прошедший год объемы промышленного производства в районе по кругу крупных и средних предприятий увеличились в 1,4 раза. Потребительский рынок товаров и услуг развивается достаточно высокими темпами. Положительной динамикой характеризуется объем платных услуг населению.

Оборот розничной торговли предприятий района составил 1540,0 млн. рублей или 8,4 % от экономики района.

В отчетном периоде наблюдался рост оборота общественного питания по крупным и средним предприятиям более чем на 12 %.

Особое внимание на потребительском рынке в прошлом году уделялось повышению качества реализуемых товаров и услуг, снижению доли фальсифицированной, контрафактной и опасной для здоровья продукции.

Современный уровень развития сферы социального и культурно-бытового обслуживания в Приморско-Ахтарском районе по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения.

Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Одним из основных направлений деятельности администрации района, ориентированной на получение дополнительных доходов, создание новых рабочих мест, решение социальных задач, является деятельность по развитию инвестпроводящей сети и активизации инвестиционного развития муниципалитета. Приморско-Ахтарский район уже сегодня имеет достаточно много факторов, позволяющих отнести его к инвестиционно привлекательному региону.

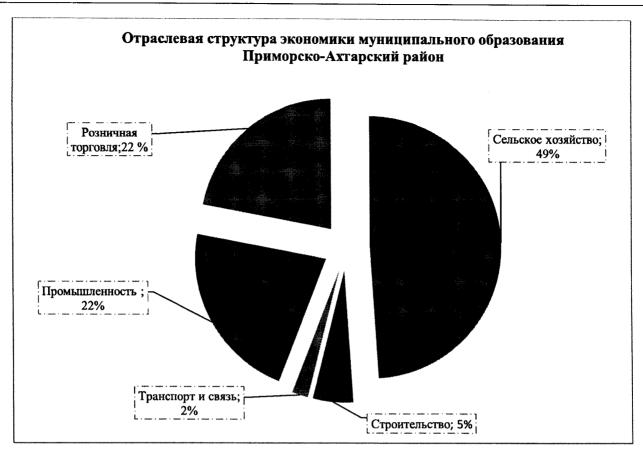


Рисунок 1.1.3 Отраслевая структура экономики муниципального образования Приморско-Ахтарский район

В настоящее время на территории Приморско-Ахтарского района числится 600 предприятий, в том числе: крупных — 3, средних — 13, малых — 584. Предпринимателей без образования юридического лица более 2,5 тысяч человек.

Более половины крупных и средних предприятий расположены на территории Приморско-Ахтарского городского поселения.

Среднегодовая численность населения занятого в экономике района составляет – 21,9 тысяч человек или 87,2 % от общей численности населения в трудоспособном возрасте.

Экономику района во многом определяет сельскохозяйственный комплекс, на его долю приходится 49 % от базовых отраслей экономики.

Приморско-Ахтарский район является зоной многоотраслевого сельскохозяйственного производства. В районе выращивают пшеницу, ячмень, сахарную свеклу, подсолнечник, овощи и другие культуры. Животноводство в районе многоотраслевое: молочное, откорм КРС, свиноводство, овцеводство, коневодство, птицеводство и рыбоводство.

Агропромышленный комплекс района в существенной мере определяет занятость населения и уровень его благосостояния. В сельскохозяйственной отрасли трудится более 28 % от всего занятого населения.

2. Методологическая подготовка выявления транспортного поведения

Предметом полевого исследования в рамках мониторинга является транспортное поведение населения Приморско-Ахтарского района. Время проведения измерения — июль 2020 года. Предполагаемый результат — получение массива данных, характеризующих транспортное поведение населения по определенной номенклатуре показателей, их аналитическая обработка в методологическом и содержательном аспектах.

В настоящее время во всех населенных пунктах Российской Федерации главную роль в формировании транспортных систем, населенных пунктов играют индивидуальные предпочтения, а не социальный оптимум. Под *транспортным поведением*, в соответствии с авторским определением, будем понимать «совокупность действий, совершаемых индивидом при транспортных перемещениях, которые можно измерить, прямо или косвенно». Ключевыми понятиями в данном определении являются действия *и возможность их измерения*. В связи с чем, сразу выделяются две проблемы, каким образом можно воздействовать на действия, и можно ли научить индивидуума или только прогнозировать его действия.

Исторически с массовым распространением автомобиля потребовались социологические исследования. Так в 70-х годах прошлого века, сначала в США, а затем и в Европе стали проводиться национальные исследования транспортного поведения индивидуумов, которые позволяют накапливать эмпирический материал, отслеживая подвижность населения в динамике. Собранные данные используются для обоснования инфраструктурных проектов, построения прогнозных моделей, формулирования политических решений. Кроме того, эти данные активно стимулируют интеллектуальную деятельность, поскольку результаты обследований в основном находятся в свободном доступе. Таким образом, для практического применения, транспортное поведение можно определить, как понимание, предвидение перемещений индивидуумов в рамках транспортных систем.

Транспортное поведение человека во многом подобно его поведению в иных ситуациях. Поэтому имеется существенная разница между выбором вида транспорта, который люди осуществляют на основе своих индивидуальных предпочтений, и интермодальным распределением пассажиров, обеспечивающим наибольшую эффективность, то есть достижение социального оптимума. В большинстве случаев каждый человек выбирает вид транспорта, позволяющий ему перемещаться с наименьшими затратами.

Несмотря на интенсивные исследования, общепринятой методики прогнозирования и планирования общей и транспортной подвижности не существует, а также не установлены общие закономерности влияния на подвижность социально-демографических и транспортнопланировочных факторов. Современные технологии позволяют получить исходные данные о транспортном поведении с помощью видеокамер, GPS-навигаторов или мобильных телефонов. Проблема заключается в том, как оптимальным образом использовать имеющуюся информацию,

а для этого необходимо разработать адекватную имеющимся данным математическую модели, описывающую данный транспортный поток. В большинстве случаев каждый человек выбирает вид транспорта, позволяющий ему перемещаться с наименьшими затратами. Основным методом моделирования подвижности, нынешней и будущей, является метод минимизации транзакционных издержек. Суть метода состоит в предположении, что вероятность выбора жителем (пассажиром) способа передвижения пропорциональна некоторым коэффициентам, рассчитываемым согласно расстоянию передвижения и почасовому доходу данного жителя в стоимостной форме, а также характеризующим психологическую оценку времени, проводимого пассажиром соответственно в транспортном средстве того или иного вида и в ожидании транспортного средства.

Данный подход позволяет пассажиру выбирать цепочку перемещения, зависящую не от двух факторов «цена — время», а от трех: «цена — время — услуги». При этом понятие «сервис» включает в себя основную, сопутствующую и дополнительную услуги. Основная услуга — это перевозка пассажиров, перемещение для реализации их потребностей и целей поездки. Сопутствующими являются услуги, необходимые для того, чтобы потреблять основную услугу.

Анализ распределения поездок между общественным и личным транспортом должен опираться на понимание того, почему люди совершают поездки. Это возможно только с учетом следующих параметров:

- 1. уровень активности населения, в первую очередь экономической активности;
- 2. относительная дислокация активности;
- 3. количество людей (потенциальных пассажиров);
- 4. образ жизни жителей населенных пунктов;
- 5. количество личных автомобилей;
- 6. частота и цели поездок.

В процессе анализа необходимо принимать во внимание факторы, оказывающие влияние на частоту поездок, в том числе:

- 1. количество членов семьи;
- 2. количество работающих членов семьи;
- 3. возраст членов семьи, количество членов семьи, имеющих права;
- 4. средний доход семьи;
- 5. место проживания.

Подводя итоги исследования проблем и перспектив развития и использования теории транспортного поведения, можно сделать следующие выводы:

• Перемещение жителя населенных пунктов может быть осуществлено и разными способами. На короткие расстояния удобнее пройти пешком, обеспеченные люди предпочтут личный автомобиль или такси.

- Разветвление маршрутной сети населенных пунктов пассажирского транспорта приводит к тому, что пассажир может выбрать для перемещения один из нескольких маршрутов.
- Развитие системы населенных пунктов пассажирских перевозок в России требует изучения взаимодействия участников транспортной системы. Появление множества участников системы (включая пассажиров и транспортных операторов), имеющих несовпадающие интересы, приводит к конфликтным ситуациям, которые необходимо изучать и моделировать.
- Затраты времени пассажиров на передвижение могут быть оценены в стоимостном выражении. Для этого используется такой критерий, как сэкономленное за поездку время, отраженное в стоимости одного пассажиро-часа. Определение стоимости пассажиро-часа имеет условный характер, так как включает ряд факторов, фактическое значение которых либо не известно, либо трудно определимо (оценка значимости потерь времени каждого члена общества индивидуальна).
- Построить модель поведения каждого отдельного человека невыполнимая задача, потому что не всегда мы поступаем рационально.
- При исследовании работы пассажирского транспорта начинать следует с самого сложного субъекта в перевозочном процессе пассажира. Необходимо ответить на вопросы: когда у человека возникнет потребность в перевозке, между какими остановочными пунктами; насколько важна эта поездка; какой вид транспорта предпочтет человек. У каждого человека существуют свои требования к комфортности, скорости перемещения, допустимому времени ожидания.
- На предприятиях общественного пассажирского транспорта необходимо создание в организационной структуре предприятий подразделения, отвечающего за маркетинг транспортных услуг. На макроуровне требуется привлечение к работе в органе муниципального управления пассажирского транспорта специалистов в области маркетинга. Также следует наладить коммуникации с пользователями транспортных услуг (в том числе с помощью Интернет).
- Важнейшей задачей оздоровления населения является формирование в массовом сознании населения общественно значимых стереотипов транспортного поведения. Образовательных кампаний с использованием СМИ (телевидения, радио, газет, специальных изданий) по разъяснению населению транспортных проблем современного населенного пункта движения и путей их решения;
- Необходимо воспитывать у населения понимания современных транспортных проблем, стереотипа поведения при пользовании общественным транспортом.

3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

Организационной деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД в сфере дорожной деятельности муниципального образования Приморско-Ахтарский район осуществляется как владельцем дорог (улично-дорожной сети) и органами управления и регулирования дорожного движения.

владельцы дорог - исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации, и осуществляющие деятельность по управлению ими или их содержанию и эксплуатации;

государственные и муниципальные органы - исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), наделенные полномочиями в области территориально-транспортного, транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения на дорогах, находящихся в государственной или муниципальной собственности.

Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог осуществлением дорожной деятельности, регулируются самостоятельным Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Так, организация дорожного движения (ОДД) муниципального образования Приморско-Ахтарский район представляет собой самостоятельную деятельность, направленную на повышение эффективности использования пропускной способности дорог, дорожных и уличнодорожных сетей с целью улучшения дорожно-транспортной ситуации и организации транспортного обслуживания населения и состоящую из организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению дорожным движением. Организация дорожного движения как вид деятельности должна быть, в том числе и на обеспечение безопасности дорожного движения, которая определяется Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения», как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожнотранспортных происшествий и их последствий.

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, которые могут привести к ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, является недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных

методов и средств организации дорожного движения. Пропускная способность существующей улично-дорожной сети (а значит и вероятность бесперебойного движения на ней) при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет снизить и выбросы от автотранспорта. Несмотря на это основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на обеспечении безопасности дорожного движения и борьбу с нарушениями правил дорожного движения, т.е. на задачах, которые отнесены к компетенции полиции. При этом обеспечение бесперебойности и экологической безопасности работы транспорта рассматриваются как отдельные, чисто технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого, организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других не менее значимых социально-экономических задач.

На стадии координации мероприятий данный анализ является началом разработки рекомендации по внесению изменения в программные документы и документы территориального планирования. Предложением по усовершенствованию организационной дорожной деятельности является внедрение АСУД. В условиях высокого уровня автомобилизации решение задач ОДД, требует обязательного применения АСУД. Управление движением в условиях предельного насыщения улиц и дорог транспортными и пешеходными потоками должно основываться на гибкой технологии, способной в реальном масштабе времени находить и реализовывать оптимальные управляющие воздействия. Эта задача решается применением АСУД, которые должны разрабатываться и внедряться совместно специалистами по ОДД, электронике и автоматике, прикладной математике. АСУД может лишь в определенных пределах повысить пропускную способность дороги, по сравнению с уровнем, достигнутым при жестком регулировании, но ее возможности далеко не безграничны. Базисом для разработки АСУД является математическая формализация УДС, в результате чего создается так называемый "граф" опорной сети, который служит математической моделью.

Так же эффективным методом может являться внедрение мониторинга дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети муниципального образования с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Эффективность используемых методов ОДД, применяемых в данный период, может быть также повышена при усовершенствовании и создании единой взаимосвязи между владельцами дорог, органов власти и органами министерства внутренних дел. Так же в понятие документации по организации дорожного движения необходимо включить совокупность следующих видов документов: Концептуальные предложения по организации дорожного движения (КПОДД), Генеральную схему организации дорожного движения (Генсхему ОДД), Комплексную схему организации дорожного движения (КСОДД), Проект организации дорожного движения (ПОДД). Порядок разработки документации в сфере ОДД должен быть установлен соответствующим подзаконным актом.

4. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

4.1 Анализ нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее — Федеральный закон № 196-ФЗ) с изменениями и дополнениями от 29 декабря 2017 года, который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам.

Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности - обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с изменениями и дополнениями от 29 декабря 2017 года (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 с изменениями и дополнениями от 13 февраля 2018 года), далее — Правила дорожного движения, а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и

организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» с изменениями и дополнениями от 7 марта 2018 года, на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и

регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 с изменениями и дополнениями от 2 марта 2018 года, установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «46» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
- Приказ Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

 организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного

- движения на территории населенных пунктов, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Приморско-Ахтарского района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития населенных пунктов. Таким образом граждане могут влиять на решения, принимаемые властями.

Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общемуниципальное образование, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и Windows Phone.

Информирование об изменении существующих положений выполняется с помощью официальных печатных изданий органов местного самоуправления, информационных стендов, располагающихся на территории муниципального образования и путем размещения информации на официальных информационных ресурсах органов местного самоуправления Приморско-Ахтарского района.

Использование средств теле- и радиовещания Краснодарского края позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД.

Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации муниципального образования Приморско-Ахтарский район Краснодарского края.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения.

4.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования

В рамках подготовки разработки КСОДД был выполнен обзор следующих документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский района:

- Генеральный план Приморско-Ахтарского городского поселения Приморско-Ахтарского района до 2030 года;
- Генеральный план Ахтарского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2029 года;
- Генеральный план Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2032 года;
- Генеральный план Бриньковского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года;
- Генеральный план Новопокровского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года;
- Генеральный план Ольгинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года;
- Генеральный план Приазовского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года;
- Генеральный план Свободного сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года;
- Генеральный план Степного сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года;
- Стратегия социально-экономического развития муниципального образования Приморско-Ахтарский район до 2030 года
- Схеме территориального планирования муниципального образования Приморско-Ахтарский район Краснодарского края до 2030 года;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Приморско-Ахтарского городского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2030 годы;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Свободного сельского поселения Приморско-Ахтарского района на 2017-2030 годы;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Степного сельского поселения Приморско-Ахтарского района на 2017-2031 годы;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ольгинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района на 2017-2030 годы;

- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района на 2017-2027 годы;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Приазовского сельского поселения Приморско-Ахтарского района на 2017-2025 годы;

Согласно схеме территориального планирования муниципального образования Приморско-Ахтарский район Краснодарского края

Проектируемая планировочная структура муниципального образования Приморско-Ахтарский район представляет собой единый каркас (сеть автодорог), связывающий между собой территории населенных пунктов и производственные комплексы.

Дальнейшее развитие транспортной структуры района должно происходить не только за счет повышения значимости уже сложившихся осей и доведения их технического состояния до уровня более высоких категорий, но и за счет включения в ее структуру новых и дополнительных направлений и выделения узлов развития. Это, прежде всего, проектируемые территории под размещение придорожных сервисов и промышленных объектов — ст. Ольгинская, ст. Приазовская, п. Ахтарский, г. Приморско-Ахтарск, которые послужат «точкой роста» экономики района.

Проектная планировочная структура формируется на основе существующих планировочных осей, связанных с транспортным каркасом смежных районов, и оптимизируется вновь проектируемыми муниципальными автодорогами.

Планировочная структура любой территории во многом зависит от развития дорожной сети и транспортного комплекса. Данный фактор дает возможность увеличения выпуска продукции предприятиями агропромышленного комплекса за счет увеличения рынков сбыта не только на территории Краснодарского края, но и в других регионах России, а также увеличивает инвестиционный потенциал территории.

С целью развития транспортной инфраструктуры и системы внешних связей муниципального образования Приморско-Ахтарский район данным проектом разработан комплекс мероприятий. Мероприятия, требующие первоочередного освоения, отмечены звездочкой (*):

- 1*. Реконструкция всех автомобильных дорог регионального значения, связывающих район с Брюховецким, Каневским, Калининским районом;
- **2***. Строительство дороги местного значения ст. Бородинская х. им. Тамаровского вдоль Бейсугского лимана.
- 3. Строительство дороги местного значения х. Садки в южном направлении до границы с Калининским районом – в западном направлении до береговой линии Азовского моря;

- 4. Строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков.
 - 5. Реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог местного значения.
- 6. Повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного обслуживания вдоль основных транспортных артерий.

Для размещения комплексов придорожного сервиса данным проектом предусмотрены территории общей площадью 140 га.

Согласно стратегии социально-экономического развития муниципального образования Приморско-Ахтарский район до 2030 года

Основными задачами развития дорожного комплекса и благоустройства являются:

- создание на территории района сети дорог, отвечающих современным требованиям, обеспечивающих ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, снижение аварийности и увеличение скорости движения транспортных потоков;
- функционирование дорожных предприятий как единого комплекса, обеспечивающего качественное содержание и безопасность сети дорог на уровне, предусмотренном техническими требованиями;
- повышение транспортной доступности, обеспечивающей улучшение автомобильного сообщения в сельской местности;
- обеспечение надлежащего санитарно-эпидемиологического состояния территории города;
- обеспечение работы сетей наружного освещения;
- разработка и реализация проектов по благоустройству дворовых территорий;
- разработка и реализация проектов по благоустройству общественных территорий.

Приоритетные направления по выполнению задач:

- увеличение размера дорожного фонда, в том числе через активное участие в государственных федеральных программах, в целях приведения в нормативное состояние, в первую очередь, опорной сети дорог, межпоселенческих дорог, а также дорог в границах населенных пунктов;
- проведение месячников и субботников по благоустройству территорий;
- выполнение работ по комплексному благоустройству дворовых территорий города с осуществлением работ по замене бордюрного камня, ремонту асфальтового

покрытия, устройству парковочных карманов, установке малых архитектурных форм.

На городских и пригородных маршрутах регулярных перевозок задействовано 34 транспортных средства. 15 транспортных средств оборудованы безналичной оплатой проезда, что составляет 44% от общего числа транспортных средств.

До конца 2020 года планируется завершить работу по установке оборудования для безналичной оплаты проезда в оставшихся транспортных средствах.

В целях улучшения организации транспортного обслуживания населения на муниципальных городских автобусных маршрутах задействовано два транспортных средства, приспособленных для маломобильных групп населения (для инвалидов-колясочников). 20 транспортных средств оборудовано радиоинформаторами транспортными для информирования пассажиров об остановочных пунктах. Ежегодно планируется увеличивать количество транспортных средств полностью доступных для маломобильных групп населения, с доведением 100-го показателя к 2030 году.

На территории Приморско-Ахтарского городского поселения Приморско-Ахтарского района организовано 6 притротуарных стоянок легкового такси на 27 машиномест.

Постановлением администрации муниципального образования Приморско-Ахтарский район от 29 сентября 2010 года № 1740 «Об утверждении решения о разработке долгосрочной муниципальной целевой программы «Комплексное развитие пассажирского транспорта в муниципальном образовании Приморско-Ахтарский район на 2011-2030 годы» утверждена программа «Комплексное развитие пассажирского транспорта в муниципальном образовании Приморско-Ахтарский район на 2011-2030 годы».

В рамках данной программы предусматриваются мероприятия по увеличению уровня охвата пассажирскими перевозками населенных пунктов, в которых отсутствует транспортное сообщение, приобретение хозяйствующими субъектами, осуществляющими регулярные пассажирские перевозки, подвижного состава с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками, повышение уровня комфортности, безопасности транспортной системы и ее доступности, в том числе для маломобильных категорий граждан.

Запланированные мероприятия:

• в целях участия в конкурсном отборе подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края», поселениями муниципального образования Приморско-Ахтарский район были поданы заявки. Проведение работ в целях улучшения

состояния улично-дорожной сети и повышение комфортности проживания граждан в 2019 году планируется в размере 31,4 млн. руб. В рамках развития дорожного хозяйства и благоустройства и в последующие годы планируется участие в программах;

- В рамках подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» ведется ремонт 32,417 км улично-дорожной сети на сумму 156,7 млн. руб.;
- благоустройство общественной территории по ул. Набережная, сквер «Крамаренко» в г. Приморско-Ахтарске, площадь 8600 кв. м. (ПСД 430,0 тыс. руб.). Ориентировочный объем инвестиций 33 млн. руб. планируется расширение территории, реконструкция 3х спусков на пляж;
- на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район расположена грунтовая подъездная автомобильная дорога от ст. Степной до границы Калининского района 3929,0 м. (с наличием 2 мостов через каналы).

В рамках развития дорожной сети, рассматривается возможность асфальтирования данного участка дороги, что позволит:

- увеличить на 10% туристический поток в Приморско-Ахтарский район с соседних районов
 Калининского, Красноармейского, а также из г. Краснодар;
- развить придорожный сервис на территории района;
- сократить путь на 100 км до Славянска-на-Кубани;
- сократить логистические затраты на перевозку грузов в порт бг. Новороссийска и г. Тамань.

Таблица № 4.2.1 Ожидаемый результат

Показатели	2017 г. (факт)	2018 г.	2021 г.	2024 г.	2027 г.	2030 г.
Протяженность отремонтированных автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием, км.	SZ egyttyvoltan Langueget a a tartat					udbatal
Инерционный	9,906	6,262	7,0	7,0	7,0	7,0
Базовый	9,906	6,262	10,0	10,0	10,0	10,0
Оптимистический	9,906	6,262	17,0	17,0	17,0	17,0
Доля автомобильных дорог местного значения на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район, не отвечающих нормативным требованиям (процентов)						
Инерционный	43	41	43	42	42	42
Базовый	43	41	38	37	36	36

Показатели	2017 г. (факт)	2018 г.	2021 г.	2024 г.	2027 г.	2030 г.
Оптимистический	43	41	35	32	30	28
Протяженность освещенных улиц, км.						
Инерционный	197,1	197,1	201,0	201,0	203,0	205,0
Базовый	197,1	197,1	203,0	204,0	206,0	207,0
Оптимистический	197,1	197,1	206,0	209,0	211,0	212,0

<u>Согласно генеральному плану Приморско-Ахтарского городского поселения Приморско-Ахтарского района до 2030 года:</u>

Генеральный план утвержден решением Совета Приморско-Ахтарского городского поселения в сентябре 2012 года. Генеральный план является основополагающим документом территориального планирования. Схема территориального планирования (СТП) муниципального образования Приморско-Ахтарский район, утверждена решением Совета муниципального образования Приморско - Ахтарского района пятого созыва пятого созыва № 159 от 29.06.2011 года. ПКР ТИ утверждена решением Совета Приморско-Ахтарского городского поселения от 26.10.2017 года № 279. Мероприятия из Генерального плана, СТП, ПКР ТИ сведены в таблицу 4.2.2

Таблица 4.2.2 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры

	Наименование объекта капитального строительства и	Описание места	Этапы реализации проектных решений		
NOTITIES I		размещения объекта	1 очередь 2020 г.	расчетный срок 2030 г.	
1	2	3	4	5	
1	Организация парковочного пространства (938 мест)	г. Приморско- Ахтарск х. Садки п. Приморский	-	+	
2	Строительство (реконструкция) тротуара (12,0 км)	г. Приморско- Ахтарск	+	+	
3	Ямочный ремонт, грейдирование, подсыпка, капитальный ремонт дороги (асфальт) (7,0 км/600 м²)	г. Приморско- Ахтарск, п. Приморский	+	-	
4	Ямочный ремонт, грейдирование, подсыпка, капитальный ремонт дороги (асфальт) (7,0 км/600 м²)	г. Приморско- Ахтарск, п. Приморский	-	+	
5	Строительство объездной дороги для обслуживания южной жилой зоны (9,3 км)	г. Приморско- Ахтарск	-	+	
6	Строительство северо-восточной объездной дороги (1,6 км)	г. Приморско- Ахтарск	-	+	
7	Установка (замена) дорожных знаков (60 ед.), искусственного освещения (76 ед.)	Приморско- Ахтарского городское поселение	+	-	

	Наименование объекта капитального строительства и	Описание места	Этапы ре	ализации проектных решений
№ п/п	мероприятий для реализации схемы территориального планирования	размещения объекта	1 очередь 2020 г.	расчетный срок 2030 г.
1	2	3	4	5
8	Установка (замена) дорожных знаков (60 ед.), искусственного освещения (76 ед.)	Приморско- Ахтарского городское поселение	-	+

<u>Согласно генеральному плану Ахтарского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2029 года:</u>

В поселении на расчетный срок генерального плана не планируются новые транспортные связи регионального значения, предусмотрено строительство новых и реконструкция существующих улиц и проездов местного значения.

В п. Ахтарский проектом предусмотрена организация транспортной развязки в одном уровне на пересечении региональной автодороги и главной дорогой поселка - ул. Ленина, в целях недопущения аварийных ситуаций.

В поселении запроектировано размещение автозаправочной станции вблизи поселка, а также размещение станции техобслуживания автомобилей и придорожного сервиса.

Одним из проблемных вопросов развития дорожной сети остается высокий процент износа дорожной сети. Необходима реконструкция дорог внутри населенного пункта, а также асфальтирование гравийных дорог.

Наличие железнодорожной магистрали является несомненным преимуществом при привлечении потенциальных инвесторов на территорию поселения.

Планировочная структура любой территории во многом зависит от возможности развития дорожной сети и транспортного комплекса. Данный фактор дает возможность увеличения выпуска продукции предприятиями агропромышленного комплекса за счет увеличения рынков сбыта не только на территории Краснодарского края, но и в других регионах России, а также увеличивает инвестиционный потенциал территории.

Предусмотренный генеральным планом комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;
- даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;
- даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;
- создаст условия для привлечения инвестиций;
- создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населенного пункта в целом.

Проектируемая транспортная схема населенного пункта является органичным развитием сложившийся структуры с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

Генеральным планом предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающим к нему территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

В качестве пассажирского массового транспорта в поселении на перспективу остается автобус и маршрутное такси.

<u>Согласно генеральному плану Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2032 года:</u>

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети населенных пунктов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания станицы и хутора проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с прибытием отдыхающих на Ясенскую косу, в автокемпинг и проектируемые базы отдыха, гостиницы и санатории хутора Морозовский и ожидаемым в связи с этим увеличением автотранспортного потока вдоль въездной автодороги подъезд к х. Морозовский предусмотрено размещение зоны для объектов дорожного сервиса.

Здесь получит свое развитие строительство пунктов технического обслуживания автомобилей, магазинов автозапчастей, моек, стоянок и строительство объектов, предназначенных для обслуживания пассажиров –придорожных магазинов, кафе, рынка, возможно строительство АЗС.

Для доставки рекреантов, прибывающих на Ясенскую косу, и одновременно с этим необходимостью соблюдения природно-охранного законодательства в зоне особо охраняемой курортной территории, проектом предлагается следующее решение.

Для размещения автомобильного транспорта туристов и отдыхающих непосредственно перед территорией косы проектом организованы автомобильные стоянки.

Площадь стоянок для размещения автотранспорта рекреантов краткосрочного пребывания на расчетный срок составит 6,3 га, в том числе к сроку реализации 1 очереди строительства -2 га - расчет приведен в настоящей пояснительной записке в разделе 2.3.

Для доставки отдыхающих на Ясенскую косу необходима организация системы экологически чистого общественного транспорта с большой вместимостью пассажиров, курсирующего сезонно и обеспечивающего доставку на любой участок рекреационной зоны косы.

С целью обеспечения удобства сезонным отдыхающим и доступности Ясенской косы, а также обеспечения безопасности в случае чрезвычайных ситуаций, проектом намечено строительство моста от северной оконечности Ясенской косы в поселок Ясенская Переправа Ейского района.

Проектом предлагается развитие уличной сети населенных пунктов поселения, основанное на сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

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

- **поселковые дороги**, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходно-транспортные улицы по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0-36,0 м., проезжей части -7,0-8,0 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

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

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

В существующем общественном центре станицы Бородинская на ул. Ленина проектом рекомендуется в праздничные и выходные дни выделить бестранспортную зону, где вся площадь улиц будет отдана под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно выделяться не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

<u>Согласно генеральному плану Бриньковского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года:</u>

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети населенных пунктов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

Согласно проекту Генерального плана предусмотрено развитие:

- строительство придорожного сервиса южнее х.им. Тамаровского
- строительство южного обхода ст. Бриньковской

<u>Согласно генеральному плану Новопокровского сельского поселения Приморско-</u> <u>Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года:</u>

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети хуторов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания хуторов проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с интенсивно возрастающим уровнем автомобилизации проектом и полным отсутствием объектов этого профиля предполагается развитие сферы обслуживания транспорта – объектов дорожного сервиса.

Территории подобного функционального назначения предусмотрены в х. Новопокровский за ул. Кубанской на западной окраине хутора. Здесь получит свое развитие строительство АЗС, пунктов технического обслуживания автомобилей, моек, стоянок и объектов, предназначенных для обслуживания транзитных пассажиров - оптовых рынков, магазинов, кафе, гостиниц.

Проектом предлагается развитие уличной сети хуторов и поселка поселения, основанное на сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром,
 местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходно-транспортные улицы по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному

назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0-36,0 м., проезжей части -7,0 -8,0 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

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

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

В существующем общественном центре хутора Новопокровский на ул. Центральной и Краснодарской проектом рекомендуется в праздничные и выходные дни выделить бестранспортную зону, где вся площадь улиц будет отдана под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно выделяться не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

<u>Согласно генеральному плану Ольгинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года:</u>

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети населенных пунктов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания станицы и малых населенных пунктов проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с интенсивно возрастающим уровнем автомобилизации проектом и полным отсутствием объектов этого профиля предполагается развитие сферы обслуживания транспорта – объектов дорожного сервиса.

Территории данного функционального назначения предусмотрены при въезде в промзону станицы Ольгинская со стороны Тимашевска вдоль региональной дороги и при въезде в хутор Возрождение по ул. Мира. Здесь получит свое развитие строительство пунктов технического обслуживания автомобилей, моек, стоянок и строительство объектов, предназначенных для

обслуживания - оптовых рынков, придорожных магазинов, кафе, гостиниц, возможно строительство A3C.

Проектом предлагается развитие уличной сети населенных пунктов поселения, основанное на сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходно-транспортные улицы по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0-36,0 м., проезжей части -7,0-8,0 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

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

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

В существующем общественном центре станицы Ольгинская на ул. Ленина проектом рекомендуется в праздничные и выходные дни выделить бестранспортную зону, где вся площадь улиц будет отдана под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно выделяться не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Согласно генеральному плану Приазовского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года:

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети населенных пунктов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания станицы и малых населенных пунктов проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с интенсивно возрастающим уровнем автомобилизации проектом и полным отсутствием объектов этого профиля предполагается развитие сферы обслуживания транспорта – объектов дорожного сервиса.

Территории данного функционального назначения предусмотрены при въезде в промзону станицы Приазовская между железной и автодорогой. Здесь получит свое развитие строительство пунктов технического обслуживания автомобилей, моек, стоянок и строительство объектов, предназначенных для обслуживания - оптовых рынков, придорожных магазинов, кафе, гостиниц, возможно строительство АЗС.

Проектом предлагается развитие уличной сети населенных пунктов поселения, основанное на сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходно-транспортные улицы по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0-36,0 м., проезжей части -7,0-8,0 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

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

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

В существующем общественном центре станицы Приазовская на ул. Красная проектом рекомендуется в праздничные и выходные дни выделить бестранспортную зону, где вся площадь улиц будет отдана под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах,

производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно выделяться не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Согласно генеральному плану Свободного сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края до 2031 года:

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети хуторов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания хуторов проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с интенсивно возрастающим уровнем автомобилизации проектом предполагается развитие сферы обслуживания транспорта — объектов дорожного сервиса. Территории этого функционального назначения предусмотрены вдоль автомобильной дороги подъезд к х. Курчанский неподалеку от железнодорожного переезда. Здесь получит свое развитие строительство АЗС, пунктов технического обслуживания автомобилей, моек, стоянок и объектов, предназначенных для обслуживания транзитных пассажиров - оптовых рынков, магазинов, кафе, гостиниц.

Для обеспечения безопасности пешеходов и автомобилистов в месте пересечения автодороги и железной дороги (несмотря на малую интенсивность движения в настоящее время) необходима организация железнодорожного переезда устройства УЗП и светофорами.

Проектом предлагается развитие уличной сети хуторов поселения, основанное на сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные (основные) улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходно-транспортные улицы по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0-36,0 м., проезжей части -7,0-8,0 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

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

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

В существующем общественном центре хутора Свободный на ул. Ленина проектом рекомендуется в праздничные и выходные дни выделить бестранспортную зону, где вся площадь улиц будет отдана под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно выделяться не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

<u>Согласно генеральному плану Свободного сельского поселения Приморско-Ахтарского</u> района Краснодарского края до 2031 года:

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети хуторов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

Прежде всего, генеральным планом планируется строительство региональной автодороги направления станица Степная - х. Могукоровка Калининского района. Ранее эта дорога функционировала. Наличие проектируемого участка региональной дороги позволит существенно сократить расстояние до краевого центра путем проезда по Калинискому району через х. Могукоровка, х. Гречаная Балка, ст. Калининскую, а также избежать более интенсивного движения по автодороге г. Тимашевск- г. Приморско-Ахтарск и проезда по городской зоне Тимашевска.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания станицы и хуторов проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с интенсивно возрастающим уровнем автомобилизации проектом и полным отсутствием объектов этого профиля предполагается развитие сферы обслуживания транспорта – объектов дорожного сервиса.

Территории подобного функционального назначения предусмотрены в ст. Степная по ул. Ленина при въезде в населенный пункт. Здесь получит свое развитие строительство АЗС, пунктов технического обслуживания автомобилей, моек, стоянок и объектов, предназначенных для обслуживания в том числе транзитных пассажиров - оптовых рынков, магазинов, кафе, гостиниц.

Проектом предлагается развитие уличной сети хуторов и хутора поселения, основанное на сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходно-транспортные улицы по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0-36,0 м., проезжей части -7,0-8,0 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

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

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

В существующем общественном центре станицы Степная на ул. Мацокина и Щорса проектом рекомендуется в праздничные и выходные дни выделить бестранспортную зону, где вся площадь улиц будет отдана под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно выделяться не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Вывод: так как основной проблемой улично-дорожной сети каждого поселения является низкий уровень ее благоустройства. Все мероприятия, принятые в генеральном плане городского и сельских поселений актуальны и целесообразны.

Реконструкция дорог с твердым покрытием позволит улучшить качество жизни населения. Из-за низкого качества асфальтированных дорог объекты социальной инфраструктуры — здравоохранения, образования, культуры и др. — используются не на полную мощность, так как население переезжает в более благоустроенные населенные пункты, что ограничивает возможности учреждений по выполнению их функциональных обязанностей.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований Федерального закона от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» о приведении дорог в нормативное состояние и передаче их на обслуживание органам местного самоуправления муниципального образования. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Приморско-Ахтарского городского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2030 годы:

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируются.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортнопересадочных узлов

В Приморско-Ахтарском городском поселении общественный транспорт удовлетворяет потребностям населения.

Для повышения качества обслуживания пассажиров, автотранспортное предприятие должно систематически обследовать и изучать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года, как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Наименование мероприятия	Характеристики (машиномест)	Расположение	Сроки реализации	Финансирование (сумма, из какого бюджета)
Организация	Организация 885 Ах	г. Приморско- Ахтарск	2022 2020 —	Бюджет ГО – 5 310,0 тыс. руб.
парковочного пространства	23	х. Садки	2022-2030 гг.	Бюджет ГО – 138,0 тыс. руб.

30	п. Приморский	Бюджет ГО – 180,0 тыс. руб.
<u> </u>		

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Наименование мероприятия	Характеристики (машино-мест)	Расположение	Сроки реализации	Финансирование (сумма, из какого бюджета)
	L=1000,0 м		2020 г.	Бюджет ГО – 855,0 тыс. руб.
Строительство (реконструкция) тротуара	L=1000,0 м	г. Приморско- Ахтарск	2021 г.	Бюджет ГО – 889,0 тыс. руб.
	L=9000,0 м		2022-2030 гг.	Бюджет ГО- 8000,0 тыс. руб.

Мероприятия по развитию велосипедного движения не планируются, в связи с отсутствием финансирования.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия не предусмотрены.

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Приморско-Ахтарского городского поселения

В целях развития сети дорог Приморско-Ахтарского городского поселения планируются:

- Мероприятия по ежегодному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения.
- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог.

Наименование мероприятия	Характеристики	Расположение	Финансирование (сумма, из какого бюджета)
		2020 год	maker (same trade) ti haadaa 1990 oo sadaa 1990 oo sada
Ямочный ремонт асфальтового покрытия дорог	300 м2	г. Приморско-Ахтарск, п. Приморский.	Бюджет ГО – 343,0 тыс. руб
Грейдирование и подсыпка дорог	L=2000,0 м	Приморско-Ахтарское	Бюджет ГО – 1708,0 тыс. ру
апитальный ремонт дороги (асфальт)	L=1500,0 м	городское поселение	Бюджет ГО – 1022,0 тыс. руб Краевой бюджет –2385,0 ты руб.
	<u> </u>	2021 год	

300 м2	г. Приморско-Ахтарск, п. Приморский.	Бюджет ГО – 357,0 тыс. руб.
L=2000,0 м	University Avgangree	Бюджет ГО – 1776,0 тыс. руб.
L=1500,0 м	Приморско-Ахтарское городское поселение	Бюджет ГО – 1063,0 тыс. руб. Краевой бюджет –2480,0 тыс. руб.
	2022-2030 гг.	
300 м2 (ежегодно)	г. Приморско-Ахтарск, п. Приморский.	Бюджет ГО – 3213,0 тыс. руб.
L=2000,0 м (ежегодно)	Приморско-Ахтарское	Бюджет ГО – 15984,0 тыс. руб.
L=1500,0 м (ежегодно)	городское поселение	Бюджет ГО – 9567,0 тыс. руб. Краевой бюджет –22320,0 тыс. руб.
L=9300,0 м	г. Приморско-Ахтарск	Краевой бюджет -41850,0 тыс. руб.
L=1600,0 м	г. Приморско-Ахтарск	Краевой бюджет –7200,0 тыс. руб.
	L=2000,0 м L=1500,0 м L=2000,0 м (ежегодно) L=1500,0 м (ежегодно) L=1500,0 м (ежегодно)	П. Приморский. Приморский. Приморско-Ахтарское городское поселение 2022-2030 гг. Приморско-Ахтарск, п. Приморско-Ахтарск, п. Приморский. Приморско-Ахтарское городское поселение Приморско-Ахтарское городское поселение Приморско-Ахтарское городское поселение Приморско-Ахтарское городское поселение Приморско-Ахтарск

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Наименование мероприятия	Расположение	Характеристика	Финансирование (сумма, из какого бюджета)
		2020 год	
Установка (замена) дорожных знаков		30 ед.	Бюджет ГО – 202,0 тыс. руб.
Установка искусственного освещения	Приморско-Ахтарское городское поселение	38 ед.	Бюджет ГО – 470,0 тыс. руб.
		2021 год	<u> </u>

Установка (замена) дорожных знаков	The same of the sa	30 ед.	Бюджет ГО – 210,0 тыс. руб.
Установка искусственного освещения	Приморско-Ахтарское городское поселение	38 ед.	Бюджет ГО – 489,0 тыс. руб.
	202	22-2030 гг.	
Установка (замена) дорожных знаков		30 ед. (ежегодно)	Бюджет ГО – 1890,0 тыс. руб.
Установка искусственного освещения	Приморско-Ахтарское городское поселение	38 ед. (ежегодно)	Бюджет ГО – 4401,0 тыс. руб.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Данные мероприятия в Приморско-Ахтарском городском поселении не планируются.

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Данные мероприятия в Приморско-Ахтарском городском поселении не планируются.

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Свободного сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2030 годы:

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Свободного сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации

варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортнопересадочных узлов

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального значения.

Проектом генерального плана Свободного сельского поселения предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

• реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

- 1. Учет в территориальном планировании сельского поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального значения (весь период).
- 2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).
- 3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог регионального значения в границах сельского поселения (весь период).

4. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог регионального значения (весь период).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь — расчётный срок).

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков

автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

- 1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок перспектива);
- 2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок перспектива);
- 3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Мероприятия по развитию сети дорог поселения

рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

на расчётный срок (2036 г.):

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Приморско-Ахтарского района и Краснодарского края;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
 - строительство новых главных и основных автодорог.

Развитие транспорта на территории сельского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Приморско-Ахтарского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

> инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства — 2020 гг;

- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы 2021-2036 гг;
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов 2021-2036 гг;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта 2021-2036 гг;
- создание инфраструктуры автосервиса 2021-2036 гг.

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Степного сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2031 годы:

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортнопересадочных узлов Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом (междугородное автобусное сообщение). Конечной целью реализации направления пассажирского транспорта является создание эффективной транспортной инфраструктуры, которая сможет увеличить инвестиционную привлекательность сельского поселения, поспособствует размещению новых промышленных предприятий на территории муниципального образования, а также обеспечат население качественными условиями проживания.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого паркового пространства С ростом автомобилизации возрастает потребность в местах длительного и кратковременного хранения автомобилей — гаражи, автостоянки, СТО, автозаправочные станции. На расчетный срок необходимо увеличение количества автозаправочных станций и паковочных стоянок, что повлечет улучшение качества инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Степного сельского поселения необходимо уделить развитию пешеходного сообщений для движения внутри сельского поселения, а также с целью отдыха и туризма. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из других источников.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных

средств коммунальных и дорожных служб Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируется.

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу: • ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния; • строительство и реконструкция проезжих частей улиц; • обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах Степного сельского поселения; • строительство и реконструкция тротуаров. Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории сельского поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей сельского поселения. В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

В рамках реализации Программы необходимо, к расчетному сроку, заменить грунтовые дороги Степного сельского поселения на дороги выполненные в капитальном исполнении - асфальтобетонные. Данные мероприятия улучшат содержание дорог, повысят качество и безопасность дорожной сети, для комфортного пользования транспортной инфраструктурой населением Степного сельского поселения. Строительство новых улиц в Степном сельском поселении не планируется.

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения позволит устранить причины возникновения аварийных ситуаций, угрожающих жизнедеятельности человека.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне сельского поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков. Реализация мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них позволит выполнять работы, которые будут соответствовать нормативным требованиям.

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог: поддержание полосы отвода, обочин, откосов и разделительных полос в чистоте и порядке; очистка их от мусора и посторонних предметов с вывозкой и утилизацией на полигонах; планировка откосов насыпей и выемок, исправление повреждений с добавлением грунта и укрепление засевом трав; устройство дренажных прорезей; противопаводковые мероприятия; ликвидация съездов с автомобильных дорог (въездов на автомобильные дороги) в неустановленных местах; поддержание в чистоте и

порядке элементов обозначения границ полосы отвода; содержание в чистоте и порядке тротуаров, устранение повреждений покрытия тротуаров; окраска элементов обстановки и обустройства автомобильных дорог, содержание их в чистоте и порядке; очистка и мойка стоек, дорожных знаков, замена повреждённых дорожных знаков и стоек, подсыпка и планировка берм дорожных знаков.

В состав работ по зимнему содержанию дорог входят: уход за постоянными снегозащитными сооружениями; механизированная снегоочистка, расчистка автомобильных дорог от снежных заносов, борьба с зимней скользкостью, уборка снежных валов с обочин; погрузка и вывоз снега; распределение противогололедных материалов; регулярная очистка от снега и льда элементов обустройства; устройство, поддержание в чистоте и порядке зимних автомобильных дорог; борьба с наледями на автомобильных дорогах, в том числе у искусственных сооружений.

Ремонт автомобильных дорог в Степном сельском поселении будет способствовать сохранению протяженности участков автомобильных дорог, на которых показатели их транспортно-эксплутационного состояния будут соответствовать современным требованиям стандартов к эксплуатационным показателям.

При ремонте проводятся следующие мероприятия: укрепление обочин; восстановление изношенных покрытий, в том числе методами, обеспечивающими повторное использование материала старого покрытия; ремонт бордюров по краям усовершенствованных покрытий, восстановление покрытий на укрепительных полосах и обочинах; замена отдельных элементов опор; замена ограждений, перил и тротуаров; восстановление пешеходных переходов в разных уровнях; разработка проектной документации; строительный контроль, авторский и технический надзор; экспертиза проектной документации.

На расчетный срок, проведение мероприятий по организации дорожного движения, позволят повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.

В зоне дислокации основных объектов обслуживания станицы и хуторов проектом предлагается размещение автопавильона (остановочной площадки, кассы и т.п.) и стоянки пассажирского автотранспорта местного сообщения.

В связи с интенсивно возрастающим уровнем автомобилизации проектом и полным отсутствием объектов этого профиля предполагается развитие сферы обслуживания транспорта – объектов дорожного сервиса.

Территории подобного функционального назначения предусмотрены в ст. Степная по ул. Ленина при въезде в населенный пункт. Здесь получит свое развитие строительство АЗС, пунктов технического обслуживания автомобилей, моек, стоянок и объектов, предназначенных для обслуживания в том числе транзитных пассажиров - оптовых рынков, магазинов, кафе, гостиниц.

Проектом предлагается развитие уличной сети хуторов и хутора поселения, основанное на

сохранении существующей регулярной сетки улиц и дорог местного значения. Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного велосипедного и пешеходного движения, архитектурнопланировочной организации территории и характера застройки.

Мероприятия, способствующие реализации программы:

- 1. обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
 - 2. строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- 3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь расчётный срок). Программой предусматривается система пешеходных дорожек. Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия, для создания безбарьерной среды:

- 1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок перспектива);
- 2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок перспектива);
- 3. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Ольгинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2030 годы:

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках,

повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортнопересадочных узлов

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального значения.

Проектом генерального плана Ольгинского сельского поселения предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

- 1. Учет в территориальном планировании сельского поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального значения (весь период).
- 2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).
- 3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог регионального значения в границах сельского поселения (весь период).
- 4. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог регионального значения (весь период).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- 1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
 - 2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- 3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь расчётный срок).

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

- 2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок перспектива);
- 3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Мероприятия по развитию сети дорог поселения

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

на расчётный срок (2036 г.):

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Приморско-Ахтарского района и Краснодарского края;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог.

Развитие транспорта на территории сельского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Приморско-Ахтарского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства — 2020 гт;
- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы 2021-2036 гг:
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов 2021-2036 гг;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта 2021-2036 гг;
- создание инфраструктуры автосервиса 2021-2036 гт.

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2027 годы:

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортнопересадочных узлов сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом (сельское автобусное сообщение). Конечной целью реализации направления пассажирского транспорта является создание эффективной транспортной инфраструктуры, которая сможет увеличить инвестиционную привлекательность сельского поселения, поспособствует размещению новых промышленных предприятий на территории муниципального образования, а также обеспечат население качественными условиями проживания.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого паркового пространства. С ростом автомобилизации возрастает потребность в местах длительного и кратковременного хранения автомобилей — гаражи, автостоянки, СТО, автозаправочные станции. На расчетный срок необходимо увеличение количества автозаправочных станций и паковочных стоянок, что повлечет улучшение качества инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Бородинского сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри сельского поселения, а также с целью отдыха и туризма. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из других источников.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируется. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
 - строительство и реконструкция проезжих частей улиц;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах Бородинского сельского поселения;
 - строительство и реконструкция тротуаров.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории сельского поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых

участках жителей сельского поселения. В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения. Предусматривается участие в Краевой программе, выделения средств из краевого бюджета на строительство и ремонт автомобильных дорог.

В рамках реализации Программы необходимо, к расчетному сроку, заменить грунтовые дороги Бородинского сельского поселения на дороги, выполненные в капитальном исполнении - асфальтобетонные. Данные мероприятия улучшат содержание дорог, повысят качество и безопасность дорожной сети, для комфортного пользования транспортной инфраструктурой населением Бородинского сельского поселения.

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения позволит устранить причины возникновения аварийных ситуаций, угрожающих жизнедеятельности человека. Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне сельского поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Реализация мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них позволит выполнять работы, которые будут соответствовать нормативным требованиям.

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог: поддержание полосы отвода, обочин, откосов и разделительных полос в чистоте и порядке; очистка их от мусора и посторонних предметов с вывозкой и утилизацией на полигонах; планировка откосов насыпей и выемок, исправление повреждений с добавлением грунта и укрепление засевом трав; устройство дренажных прорезей; противопаводковые мероприятия; ликвидация съездов с автомобильных дорог (въездов на автомобильные дороги) в неустановленных местах; поддержание в чистоте и порядке элементов обозначения границ полосы отвода; содержание в чистоте и порядке тротуаров, устранение повреждений покрытия тротуаров; окраска элементов обстановки и обустройства автомобильных дорог, содержание их в чистоте и порядке; очистка и мойка стоек, дорожных знаков, замена повреждённых дорожных знаков и стоек, подсыпка и планировка берм дорожных знаков. В состав работ по зимнему содержанию дорог входят: уход за постоянными снегозащитными сооружениями; механизированная снегоочистка, расчистка автомобильных дорог от снежных заносов, борьба с зимней скользкостью, уборка снежных валов с обочин; погрузка и вывоз снега; распределение противогололедных материалов; регулярная очистка от снега и льда элементов обустройства; устройство, поддержание в чистоте и порядке зимних

автомобильных дорог; борьба с наледями на автомобильных дорогах, в том числе у искусственных сооружений. Ремонт автомобильных дорог в Бородинском сельском поселении будет способствовать сохранению протяженности участков автомобильных дорог, на которых показатели их транспортно-эксплутационного состояния будут соответствовать современным требованиям стандартов к эксплуатационным показателям.

При ремонте проводятся следующие мероприятия: укрепление обочин; восстановление изношенных покрытий, в том числе методами, обеспечивающими повторное использование материала старого покрытия; ремонт бордюров по краям усовершенствованных покрытий, восстановление покрытий на укрепительных полосах и обочинах; замена отдельных элементов опор; замена ограждений, перил и тротуаров; восстановление пешеходных переходов в разных уровнях; разработка проектной документации; строительный контроль, авторский и технический надзор; экспертиза проектной документации.

На расчетный срок, проведение мероприятий по организации дорожного движения, позволят повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.

Повышению качества пешеходного передвижения способствуют мероприятия по строительству и реконструкции пешеходных дорожек, запланированные на 2017-2027 гг.

Мероприятия, способствующие реализации программы:

- 1. обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
 - 2. строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- 3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь расчётный срок).

Программой предусматривается система пешеходных дорожек.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия, для создания безбарьерной среды:

- 1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок перспектива);
- 2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок перспектива);
- 3. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Приазовского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края на 2017-2025 годы:

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортнопересадочных узлов

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального значения.

Проектом предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
 - текущий и капитальный ремонт межпоселенческих дорог;
 - модернизация автомобильной дороги «Тимашевск Приморско-Ахтарск».

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16-18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития объектов придорожной торговли. На расчетный срок площадь таких зон составит 0,6 га. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в станице Приазовской вдоль автодороги "Тимашевск – Приморско-Ахтарск".

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

- 1. Учет в территориальном планировании сельского поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального значения (весь период).
- 2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).
- 3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог регионального значения в границах сельского поселения (весь период).
- 4. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог регионального значения (весь период).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов области дорожного автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Поселения составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- 1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
- 2. Обустройство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- 3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь расчётный срок).

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Программой поселения предусматривается создание безбарьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Мероприятия по развитию сети дорог поселения

рамках задачи, предусматривающей меры ПО обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2021 г.):

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы) для организации системы пешеходного движения в поселении;

на расчётный срок (2025 г.):

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Приморско-Ахтарского района и Краснодарского края;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- текущий и капитальный ремонт межпоселенческих дорог.

Развитие транспорта на территории сельского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом.

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Приморско-Ахтарский района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства 2021 г.;
- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы 2021-2036 гг.
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов 2021-2036 гг.
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта 2021-2036 гг.
- создание инфраструктуры автосервиса 2021-2036 гг.

Вывод: Мероприятия программ, приняты в увязке с генеральными планами муниципального образования, на данный момент актуальны и целесообразны.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог муниципального образования в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

4.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Социально-экономическая и градостроительная деятельность на территории Приморско-Ахтарского района характеризуется положительной динамикой развития основных секторов экономики и позитивными изменениями индикаторов, отражающих уровень жизни населения.

Администрацией муниципального образования Приморско-Ахтарский район проводится работа, направленная на улучшение инвестиционного климата, создание новых рабочих мест и снижение безработицы.

Основу экономики муниципального образования Приморско-Ахтарский район составляют сельскохозяйственный комплекс, промышленное производство, потребительская сфера.

Экономика района за последние 8 лет характеризуется стабильным развитием. Наблюдается положительная динамика промышленного производства, развивается потребительский рынок, малое предпринимательство, улучшаются показатели, характеризующие доходы населения. Возрастает уровень многих показателей на душу населения, что является позитивной тенденцией.

Производимая сельскохозяйственная продукция является сырьевой базой для пищевой и перерабатывающей промышленности района. Несмотря на это более половины сельскохозяйственной продукции идет на экспорт, за пределы района.

Ведущим направлением в обработке является пищевая промышленность. На ее долю приходится более 80% общих объемов отгрузки продукции обрабатывающих производств. Сектор добычи полезных ископаемых и сектор производства и распределения формируют менее 3% объема отгрузки промышленной продукции.

За прошедший год объемы промышленного производства в районе по кругу крупных и средних предприятий увеличились в 1,4 раза. Потребительский рынок товаров и услуг развивается достаточно высокими темпами. Положительной динамикой характеризуется объем платных услуг населению.

Оборот розничной торговли предприятий района составил 1540,0 млн. рублей или 8,4 % от экономики района.

В отчетном периоде наблюдался рост оборота общественного питания по крупным и средним предприятиям более чем на 12 %.

Особое внимание на потребительском рынке в прошлом году уделялось повышению качества реализуемых товаров и услуг, снижению доли фальсифицированной, контрафактной и опасной для здоровья продукции.

Современный уровень развития сферы социального и культурно-бытового обслуживания в Приморско-Ахтарском районе по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения.

Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Одним из основных направлений деятельности администрации района, ориентированной на получение дополнительных доходов, создание новых рабочих мест, решение социальных задач, является деятельность по развитию инвестпроводящей сети и активизации инвестиционного развития муниципалитета. Приморско-Ахтарский район уже сегодня имеет достаточно много факторов, позволяющих отнести его к инвестиционно привлекательному региону.

В настоящее время на территории Приморско-Ахтарского района числится 600 предприятий, в том числе: крупных — 3, средних — 13, малых — 584. Предпринимателей без образования юридического лица более 2,5 тысяч человек.

Более половины крупных и средних предприятий расположены на территории Приморско-Ахтарского городского поселения.

Среднегодовая численность населения занятого в экономике района составляет -21,9 тысяч человек или 87,2 % от общей численности населения в трудоспособном возрасте.

Экономику района во многом определяет сельскохозяйственный комплекс, на его долю приходится 49 % от базовых отраслей экономики.

Приморско-Ахтарский район является зоной многоотраслевого сельскохозяйственного производства. В районе выращивают пшеницу, ячмень, сахарную свеклу, подсолнечник, овощи и другие культуры. Животноводство в районе многоотраслевое: молочное, откорм КРС, свиноводство, овцеводство, коневодство, птицеводство и рыбоводство.

Агропромышленный комплекс района в существенной мере определяет занятость населения и уровень его благосостояния. В сельскохозяйственной отрасли трудится более 28 % от всего занятого населения.

Так, в целях восстановления и развития судоремонтной отрасли на базе имущественного комплекса Приморско-Ахтарской судоверфи администрацией района совместно с департаментом промышленной политики Краснодарского края проводится анализ ситуации в морском терминале. При возобновлении работы предприятия на территории района будет создано более 200 рабочих мест.

В целях возрождения бренда Азовской рыбы и переработки водных биологических ресурсов в районе существует готовый бизнес проект организации консервного производства на части имущественного комплекса предприятия-банкрота ООО «Ахтарский рыбзавод». По данному проекту планируется провести реконструкцию бывшего здания цеха копчения в консервный цех и увеличь мощность холодильных установок. Реализация данного проекта позволит создать дополнительных 100 рабочих мест. Проводится работа по поиску инвестора.

В рамках градостроительной деятельности уделяется особое внимание благоустройству поселений. В соответвии с планами строятся новые торговые, жилые, производственные и культурно-развлекательные объекты, обустраиваются тротуары, дороги, разбиты клумбы. В сельских поселениях построены и благоустроены детские и спортивные площадки.

Наиболее важным звеном в деятельности по экономическому развитию и повышения благосостояния населения района является участие района в государственных программах по строительству и ремонту дорог. Состояние дорожной сети района может быть сдерживающим фактором социально-экономического роста и повышения мобильность трудовых ресурсов. Проблемными вопросами развития транспортной инфраструктуры района является:

- высокий процент износа дорожной сети сельских поселений;
- несоответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог на территории района требуемым в условиях развития АПК района и роста доли и интенсивности грузовых ТС в общем транспортном потоке;
- прохождение основных автодорог регионального значения по территориям ряда населенных пунктов, что способствует повышению аварийности и снижению экологической безопасности;
- пешеходное и велосипедное движение в населенных пунктах происходит по проезжим частям УДС, повышающие риски возникновения дорожно-транспортных происшествий;

В этой связи администрацией Приморско-Ахтарского района развернута деятельность по следующим расширенным приоритетным направлениям:

- мониторинг технического состояния всех инженерных сооружений автомобильных дорог и УДС, корректировка объемов необходимой реконструкции или строительства объектов дорожной сферы, организация проектно-изыскательских работ;
- приведение технического уровня существующих автомобильных дорог общего пользования к нормативным требованиям, с учетом расширения объема и разнообразия автомобильного парка, роста интенсивности движения;
- проведение изыскательских работ в сфере дорожного строительства и строительство объездных дорог для грузовых и транзитных транспортных средств с учётом планируемых градостроительных мероприятий;
- обустройство инфраструктуры УДС в соответвии с требованиями нормативных документов (ГОСТ, СП, ОДМ).

Анализ деятельности в сфере транспорта и дорожной деятельности в районе показывает, что транспортная отрасль представлена предприятиями автомобильного транспорта, а также предприятиями по эксплуатации автодорог общего пользования.

Район относится к числу территорий демографически стабильных, однако показатель динамики численности населения отдельных населенных пунктов имеют существенные отличие от районной тенденции. Этот фактор, отражается на снижении объемов перевозки пассажиров. Другими факторами этого снижения является значительный рост количества автомобилей личного пользования и такси частных предпринимателей.

Вместе с тем востребованность маршрутного общественного транспорта остается и останется, как и необходимость обустройства пассажирских остановочных павильонов и площадок. В 2020 году остались неохваченными транспортным обслуживанием 3 населенных пункта: х. Бейсут (78 человек), х. Возрождение (55 человек), с. Ягодное (10 человек). Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющего регулярного автобусного сообщения с административным центром городского округа, составляет 0,24%.

Анализ и обобщение мероприятий генеральных планов и планов развития транспортной инфраструктуры сельских поселений района определяет актуальные задачи текущей деятельности органов местного самоуправления:

- строительство и капитальный ремонт, реконструкция и содержание существующей сети автодорог местного значения и УДС поселений;
- устройство пешеходных дорожек (тротуаров) и пешеходных переходов, что приводит к возникновению дорожно-транспортно происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов;
- устройство парковочных мест и стоянок около значимых объектов населенных пунктов со значительной концентрацией людей и автомобилей;
- оборудование остановочных площадок и павильонов для маршрутного пассажирского транспорта;

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

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства.

Общая протяженность сети автомобильных дорог на территории муниципального образования Приморско-Ахтарский район составляет 689,2 км., в том числе 472,682 км. – автомобильные дороги местного значения и 226,096 км. – автомобильные дороги регионального значения.

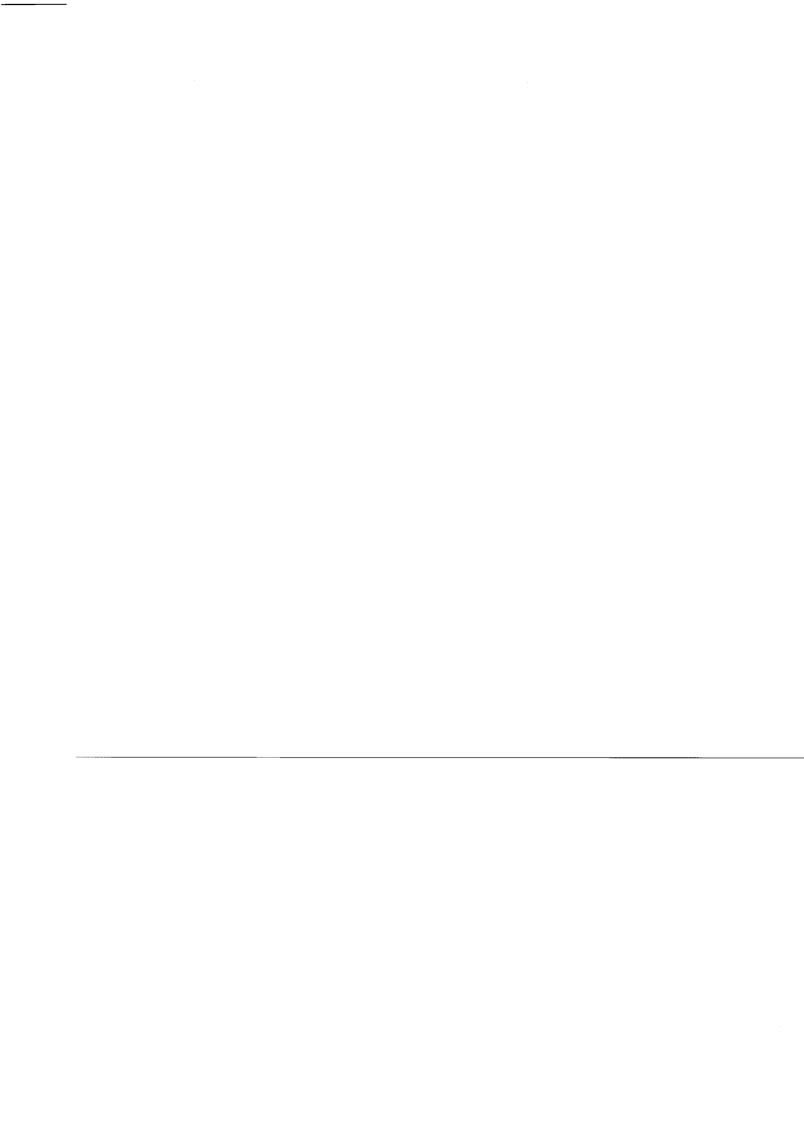


Таблица № 4.4.1 Протяженность автомобильных дорог

	Протяженность автомобильных дорог						
Автомобильные дороги	Bcero	С асфальтобетонным и цементобетонным покрытием	С гравийным покрытием	Грунтовые дороги			
	KM	KM	КМ	KM -			
Местного значения	472,682	202,853	190,903	78,926			
Регионального значения	226,096	164,9	60,8	,-			

Таблица № 4.4.2 Информация по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения представлена ниже.

Наименование автомобильных дорог			Протяженность	
г. Тимашевск - г. Приморско- Ахтарск	03 OH P3 03K-011	II	43,554	
ст-ца Каневская - ст-ца Бриньковская - п. Приморский	03 ОП РЗ 03К-025	IV	32,520	
г. Приморско-Ахтарск - х. Садки	03 ОП РЗ 03К-407	ΙV	17,611	
х. Новопокровский - х. Аджановка	03 ОП РЗ 03К-408	IV	8,744	
ст-ца Ольгинская - ст-ца Степная	03 ОП МЗ 03Н-409	IV	24,175	
г. Приморско-Ахтарск - х. Хорошилов	03 ОП МЗ 03Н-410	IV	21,645	
Подъезд к п. Приморский	03 ОП РЗ 03К-411	IV	1,315	
г. Приморско-Ахтарск - ст-ца Бородинская	03 ОП M3 03H-412	IV	8,441	
ст-ца Ольгинская - ст-ца Бриньковская	03 ОП МЗ 03Н-413	IV	10,399	
Подъезд к х. Курчанский	03 ОП РЗ 03К-414	IV	5,251	
Подъезд к х. Морозовский	03 ОП РЗ 03К-415	IV	7,862	
Подъезд к х. Новонекрасовский	03 ОП МЗ 03Н-416	IV	15,332	
Подъезд к х. Новые Лиманокирпили	03 ОП РЗ 03К-417	IV	6,476	
ст-ца Ольгинская - х. Бейсуг	03 ОП РЗ 03К-418	IV	15,150	
Подъезд к х. Возрождение	03 ОП РЗ 03К-419	IV	4,302	
Подъезд к с. Ягодное	03 ОП МЗ 03Н-420	IV	3,319	
Итого:			226,096	

Приморско-Ахтарский транспортный узел представлен автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения:

• дорога 03К-011 «г. Тимашевск – г. Приморско-Ахтарск» – II категория;

- дорога 03 K-407 «г. Приморско-Ахтарск х. Садки» IV категория;
- дорога 03H-412 «г. Приморско-Ахтарск ст. Бородинская» IV категория;
- дорога 03H-410 «г. Приморско-Ахтарск х. Хорошилов» IV категория.
- автомобильная дорога 03К-025 «ст. Каневская ст. Бриньковская п. Приморский» регионального значения проходит по границе Приморско-Ахтарского городского поселения и примыкает к автодороге 03К-011 «г. Тимашевск г. Приморско-Ахтарск», обеспечивая связью с административным центром поселения северовосточной зоны района.
- автомобильная дорога межмуниципального значения 03H-416 «Подъезд к х. Новонекрасовский», примыкает к автодороге 03 K-407 «г. Приморско-Ахтарск х. Садки», что обеспечивает связь с административным районным центром поселения юго-западной части района в зоне лиманов.

В Приморско-Ахтарском городском поселении все населенные пункты обеспечены постоянной транспортной связью как с административным центром поселения, так и с административным центром края – городом Краснодаром.

Протяженность дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Приморско-Ахтарского городского поселения 7 км.

Протяженность внутрипоселенческих дорог – 141,647 км.

Таблица 4.4.3 – Наименование дорог Приморско-Ахтарского городского поселения

Наименование дорог/улиц	Щирина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие нормативам СП 34.13330.2012
	г. Приморско-	Ахтарск		
ул. Заводская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Шмидта	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Победы	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Краснофлотская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Ясенская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Чернецкого	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Межевой	5,0	1	V	Соответствует
ул. Зоненко	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Хуторской	5,0	1	v	Соответствует
1-ый квартал (внутриквартальный проезд)	5,0	1	v	Соответствует
ул.4-го Ахтарского Полка	5,0	1	V	Соответствует
ул. Братьев Кошевых	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Ленина	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Узкий (1-ый квартал)	5,0	1	V	Соответствует

пер. Кривой (31-ый квартал)	5,0	1	V	Соответствует
ул. Островского	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Пролетарская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Крамаренко	6,0	2	IV	Соответствует
проезд с ул. Шмидта	5,0	1	V	Соответствует
кв.19 пер. Пионерский	5,0	1	v	Соответствует
ул.50 лет Октября	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Горшковой	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Бригадный	5,0	1	V	Соответствует
ул. Октябрьская	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Победы (154-й квартал)	5,0	1	V	Соответствует
ул. Кубанская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Будённого	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Красноармейская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Красноармейской (150-й квартал)	5,0	2	V	Соответствует
ул. Свободная	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Отрадный	5,0	1	V	Соответствует
проезд с ул. Свободной (152-й квартал)	5,0	1	v	Соответствует
проезд с ул. Свободной (143-й квартал)	5,0	1	v	Соответствует
ул. Комиссара Шевченко	6,0	2	IV	Соответствует
проезд с ул. Аэрофлотской (133-й квартал)	5,0	1	v	Соответствует
проезд с ул. Комиссара Шевченко (121-й квартал)	5,0	1	V	Соответствует
проезд с ул. Аэрофлотской (108-й квартал)	5,0	1	v	Соответствует
ул. Суворова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Аэрофлотская	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Короткий (122-й квартал)	5,0	1	v	Соответствует
ул. Кутузова	6,0	2	IV	Соответствует
ул.39 лет Октября	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Дружбы	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Фрунзе	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Колхозный	5,0	1	v	Соответствует
ул. Новая	5,0	1	v	Соответствует

ул. Советская	5,0	1	V	Соответствует
ул.8 марта	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Бульварная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Набережная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Братская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Мира	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Космонавтов	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Первомайская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Тамаровского	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Железнодорожная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Чапаева	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Азовской Флотилии	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Дальневосточная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Ростовская	6,0	2	IV	Соответствует
ул.6-ая Пятилетка	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Коммунаров	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Привокзальная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Вокзальная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Энгельса	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Московская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Комсомольская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Карла Маркса	5,0	1	v	Соответствует
пер. Кировский	5,0	1	V	Соответствует
ул. Чкалова	5,0	1	v	Соответствует
ул. Южная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Красных Партизан	5,0	1	V	Соответствует
ул. Лиманная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Кирова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Горького	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Пушкина	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Интернациональная	5,0	1	v	Соответствует
ул. Маяковского	6,0	2	īV	Соответствует
ул. Полевая	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Бахчиванджи	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Коммунистическая	6,0	2	IV	Соответствует

ул. Красногвардейская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Спортивная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Морских Десантников	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Мацокина	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Братьев Шелковниковых	5,0	1	V	Соответствует
ул. Зелёная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Трофима Заборни	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Герцена	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Профсоюзная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Механизаторов	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Северная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Некрасова	5,0	1	V	Соответствует
ул. Дзержинского	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Фестивальная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Бейсугская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Анапская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Промышленная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Рыночная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Крымская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Сельская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Луговая	5,0	1	v	Соответствует
ул. Майкая	5,0	1	V	Соответствует
ул. Гагарина	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Кавказская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Новгородская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Монтажников	5,0	1	V	Соответствует
ул. Двинская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Озёрная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Байкальская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Новосёлов	5,0	1	v	Соответствует
ул. Солнечная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Чехова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Светлая	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Репина	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Чайковского	5,0	1	V	Соответствует

ул. Авиационная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Таёжная	-5,0	1	V	Соответствует
ул. Лермонтова	5,0	1	V	Соответствует
ул. Строителей	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Парковая	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Степная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Толстого	5,0	1	V	Соответствует
ул. Гризодубовой	5,0	1	v	Соответствует
пер. Станичный	5,0	1	v	Соответствует
ул. Привольная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Каспийская	5,0	1	V	Соответствует
пер. Бейсугский	5,0	1	V	Соответствует
ул. Офицерская	5,0	1	V	Соответствует
ул. Новороссийская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Маршала Жукова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Платановая	6,0	2	IV	Соответствует
пер. Тихий	5,0	1	V	Соответствует
ул. Приветливая	5,0	1	v	Соответствует
ул. Геленжикская	5,0	1	V	Соответствует
Бульвар Российский	5,0	1	V	Соответствует
ул. Славянская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Родниковая	5,0	1	V	Соответствует
ул. Олимпийская	5,0	1	V	Соответствует
ул. Айвазовского	5,0	1	V	Соответствует
ул. Таманская	5,0	1	V	Соответствует
ул. Красная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Рыбачья	5,0	1	V	Соответствует
ул. Ахтарская	5,0	1	V	Соответствует
ул. Донская	5,0	1	V	Соответствует
ул. Спартаковская	5,0	1	v	Соответствует
пер. Надежды	5,0	1	V	Соответствует
ул. Высоцкого	5,0	1	v	Соответствует
ул. Лазурная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Дивная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Керченская	5,0	1	V	Соответствует

ул. Гоголя	5,0	1	V	Соответствует
ул. Морская	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Восточная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Юбилейная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Садовая	5,0	1	V	Соответствует
пер. Лиманный	5,0	1	V	Соответствует
ул. Юности	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Школьная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Галясова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Нины Яцевич	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Добровольная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Казачья	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Нахимова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Тамбовская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Балтийская	5,0	1	v	Соответствует
ул. Дорожная	5,0	1	v	Соответствует
ул. Магистральная	5,0	1	v	Соответствует
ул. Взлётная	5,0	1	v	Соответствует
ул. Королёва	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Молодёжная	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Циолковского	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Волкова	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Пацаева	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Добровольского	6,0	2	IV	Соответствует
	п. Примор		1	
ул.60 лет Октября	6,0	-	IV	Соответствует
ул. Комсомольская	6,0	_	IV	Соответствует
ул. Красная	5,0	1	v	Соответствует
ул. Пушкина	5,0	1	v	Соответствует
ул. Специалистов	5,0	1	v	Соответствует
ул. Ленина	5,0	1	V	Соответствует
ул. Воровского	5,0	1	v	Соответствует
ул. Гаражная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Кирова		1	V	Соответствует
ул. Чапаева	5,0	1	V	Соответствует
,	5,0		1	

			T	
ул. Советская	5,0	1	V	Соответствует
ул. Свободная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Поселок Врачей	6,0	-	IV	Соответствует
300.00	х. Садк	(N	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
ул. Чапаева	6,0	-	IV	Соответствует
ул. Кирова	6,0	-	IV	Соответствует
ул. Нахимова	5,0	1	V	Соответствует
	п. Огород	ный		
ул. Дорожная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Буденного	5,0	1	v	Соответствует
ул. Центральная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Степная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Космонавтов	5,0	1	v	Соответствует
ул. Молодежная	5,0	1	V	Соответствует
ул. Ленина	5,0	1	V	Соответствует
ул. Мира	5,0	1	V	Соответствует

В приложение 1 представлены перечень дорог по населенным пунктам.

Анализ данных натурных обследований сети дорог Приморско-Ахтарского района выявил наличие участков имеющих мелкие сетки трещин, карты латок, выбоины, шелушение дорожного покрытия, а также на некоторых участках дорог отсутствует краевая разметка, что не соответствует требованиям ГОСТ Р 50597–2017 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

Перспективы развития дорог на территории муниципального образования связаны с планомерным проведением реконструкционных мероприятий, а также строительством новых участков дорог.

4.4.1 Оценка и анализ качества содержания дорог

Согласно данным, предоставленным заказчиком, расходы бюджета Приморско-Ахтарского района на рассматриваемой территории, на дорожное хозяйство, представлено в таблице ниже.