

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ»

355000, Россия Ставропольский край,
г. Ставрополь, ул. Розы Люксембург, 8Б офис 52
Тел./Факс: 8 (988) 841 29 55;
E-mail: gkpm.gt@mail.ru

УТВЕРЖДЕНО

Глава муниципального образования
Темрюкский район Краснодарского края

_____ Ф.В. Бабенков
« ____ » _____ 2019 г.



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ТЕМРЮКСКИЙ РАЙОН КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

ТОМ 2 из 3

**ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ
(пояснительная записка)**

СОГЛАСОВАНО

Министр транспорта и
дорожного хозяйства
Краснодарского края

_____ А.Л. Переверзев
« ____ » _____ 2019г.

РАЗРАБОТАНО

Директор
ООО «Городские Технологии»

_____ С.В. Зинченко
« ____ » _____ 2019г.

г. Ставрополь, 2019

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ
КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ТЕМРЮКСКИЙ РАЙОН
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

Муниципальный контракт № 03183000088190004090001 от 23.09.2019 г.

Исполнитель: ООО «Городские Технологии»

Директор (ответственный исполнитель): Зинченко С.В.

[illegible]

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Начальник отдела ПТИ

Яйцев Н.В.

Ведущий инженер-проектировщик ОДД

Колесников Ю.Ю.

Инженер по транспортному моделированию

Дыба С.Е.

Инженер ОДД

Лынный В.В.

Инженер

Чмулева Ю.И.

Специалист по моделированию ТП

Бородин В.С.

Введение

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) - это стратегический документ, направленный на обеспечение развития транспортной инфраструктуры муниципального образования в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, содержащий мероприятия направленные на повышение безопасности и эффективности дорожного движения.

Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Темрюкский район разработана на срок до 2034 года.

В процессе разработки КСОДД был проведен сбор исходных данных, выделенный в отдельный документ «Отчет по сбору исходных данных для разработки комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования Темрюкский район Краснодарского края». Для сбора исходных данных использовались открытые интернет-ресурсы государственных учреждений, были составлены и направлены официальные запросы. С целью определения актуальных характеристик дорожно-транспортной ситуации и параметров УДС, на территории МО было проведено натурное обследование, в том числе с привлечением метрологически аттестованной передвижной дорожной лаборатории КП-514 «Трасса».

На первоначальном этапе разработки комплексной схемы организации дорожного движения был выполнен анализ организационной деятельности в сфере ОДД органов государственной власти, начиная с уровня субъекта РФ и заканчивая органами местного самоуправления, проанализировано нормативно-правовое, информационное обеспечение и уже имеющиеся документы территориального планирования и стратегического развития. На основании данных натурного обследования, проведена комплексная характеристика и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации.

В настоящее время, организация движения ТС и пешеходов в Темрюкском районе характеризуются сложной дорожной обстановкой, не в полной мере, отвечающей целям национального проекта «Безопасные и качественные дороги». В сезонные периоды наблюдается снижение средних скоростей движения, увеличение затрат времени на поездки в транспорте общего пользования, на ключевых транспортных узлах фиксируются многочисленные заторовые ситуации. Анализ статистических данных по дорожно-транспортным происшествиям показал, что в период с 2016 г. по 2019 г. произошло значительное ухудшение показателей аварийности. Проведённые комплексные исследования позволили установить, что система организации движения ТС и пешеходов требует значительной проработки, по целому ряду моментов:

- генеральные планы поселений требуют корректировки с целью структуризации их в соответствии с заложенной в СП 42.13330.2016 технологией планирования застройки взаимосвязанных жилых, общественно-деловых, производственных, зон транспортной и инженерной инфраструктуры, рекреационного назначения и особо охраняемых территорий;

- требуется совершенствование контрольно-надзорной деятельности по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

- требуется приведение в нормативное состояние дорожного покрытия и разметки. По результатам обследования выявлены множественные участки имеющие мелкие сетки трещин, карты латок, выбоины, шелушение дорожного покрытия и полное отсутствие разметки;

- не на всех участках установка знаков и других технических средств произведена в соответствии с требованием ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

– зафиксированы отступления от требований ГОСТ в части соответствия эксплуатационных параметров применяемых ТСОДД нормативным значениям, свидетельствующие о необходимости проведения дополнительных мероприятий, направленных на усиление контроля за эксплуатационным состоянием с целью обеспечения требуемого уровня безопасности дорожного движения;

– имеется целая группа проблем, связанных с организацией движения пешеходов (недостаточное оборудование пешеходных переходов; отсутствие ограждений, малое количество пешеходных (бестранспортных) зон, недостаточный учет наличия средств информирования незрячих людей и др.);

– в муниципальном образовании отсутствует система ведения учёта парковочного пространства общего пользования;

– несмотря на то, что в 2018 году объем средств, выделенный в рамках государственных и муниципальных программ на развитие транспортной инфраструктуры, значительно выше предыдущих периодов, в целом на текущий момент наблюдаются недостатки в финансировании данной сферы деятельности.

С учётом отмеченных моментов и выводов, сделанных в первом разделе проекта, в основную группу мероприятий, которые требуются для улучшения существующей дорожной обстановки на территории муниципального образования и обеспечения устойчивости транспортной системы вошли мероприятия:

- по развитию сети дорог и тротуаров;
- по реализации локальных реконструктивно-планировочных решений на отдельных участках УДС для ликвидации «узких мест»;
- предполагающие изменение действующих схем движения транспорта, разделение транспортных потоков и оснащение участков УДС современными ТСОДД;

- направленные на совершенствование системы управления движением, за счёт модернизации и установки дополнительных технических средств;
- по развитию систем информационного обеспечения участников дорожного движения;
- по обеспечению пропуска транзитных транспортных потоков;
- по оптимизации и регулированию скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках (нанесение свето-шумовых полос и установка дорожных знаков в местах повышенной опасности и с высокой вероятностью совершения ДТП);
- предполагающие оборудование достаточного количества парковочных площадок;
- по организации движения пешеходов и обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и по развитию велосипедного движения;
- по контролю нарушений правил дорожного движения.

Разработанные мероприятия, представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования, документацией по планировке территории муниципального образования, программами комплексного развития транспортной инфраструктуры.

Специфика региона, определила необходимость принятия взвешенных предложений и мероприятий по развитию существующих и строительству новых дорог, разработки гибкого комплекса решений, учитывающих сезонные колебания интенсивности транспортных, пассажирских и пешеходных потоков. Существующая в перспективе тенденция к возрастанию интенсивности пассажирского потока на основных корреспонденциях и на значимых перекрёстках УДС муниципального образования потребовала принятия дополнительных мер, которые особенно

актуальны в связи с возрастающим потоком автотранспорта на территории южной части России.

Реализация разработанных в КСОДД мероприятий по ОДД, позволит увеличить потенциальную пропускную способность УДС района, предупредить образование заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снизить аварийность и негативное воздействие на окружающую среду.

Для поиска эффективных стратегий управления транспортными потоками, а также поиска оптимальных решений по развитию УДС, проектированию элементов сети и организации движения, в среде современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM была разработана транспортная математическая модель.

По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости и оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности), указаны источники финансирования.

В заключительной части КСОДД приведена оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения, включающая в себя: прогноз основных показателей безопасности дорожного движения и прогноз параметров эффективности организации дорожного движения.

Задание на проектирование

№ п/п	Разделы	Описание характеристик и требований к выполнению услуги
1.	Наименование оказываемых услуг	Выполнение услуг по разработке комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) муниципального образования Темрюкский район
2.	Цель оказания услуг	1. Обеспечение безопасности и эффективности транспортного обслуживания населения 2. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования 3. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории (далее – транспортный спрос). 4. Повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. 5. Обеспечение безопасности дорожного движения. 6. Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов. 7. Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов. 8. Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования. 9. Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения. 10. Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.
3.	Срок оказания услуг	80 календарных дней с момента заключения контракта
4.	Результат оказанных услуг	Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) муниципального образования Темрюкский район
5.	Место оказания услуг	Краснодарский край, Темрюкский район (транспортный комплекс муниципального образования Темрюкский район, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от вида собственности и ведомственной принадлежности) и объекты транспортной инфраструктуры), а также на территории места нахождения: федеральных органов исполнительной власти (федеральных учреждений, осуществляющих функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства); органа государственной власти Краснодарского края, уполномоченного в области организации дорожного движения; органов местного самоуправления и организации, указанных в

		части 9 статьи 17 Федерального закона от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Доставка результата выполнения работ осуществляется Исполнителем по адресу: Краснодарский край, Темрюкский район, ул. Ленина, 65.
6.	Исходные данные	Основные сокращения и обозначения: КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения; ПОДД - проект организации дорожного движения; ОДД – организация дорожного движения; ТСОДД – технические средства организации дорожного движения; ДТП – дорожно-транспортное происшествие; АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением. Исходные данные собираются в объеме, соответствующем требованиям приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 года № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения». 1. Документы территориального планирования. 2. Имеющиеся материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения. 3. Общие сведения: генеральный план; численность населения с динамикой за последние пять лет; данные по трудовой миграции населения за последние пять лет; основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере). 4. Сведения о классификации и характеристике дорог, дорожных сооружений (муниципальных, краевых и федеральных): планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки КСОДД; общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием; плотность сети дорог; 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); наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов; расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов; сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (в соответствии с запросом Исполнителя).

		5. Характеристика транспортной инфраструктуры: численность парка автомобилей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы), основные маршруты движения грузового транспорта, расположение складов и пр. на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД; имеющиеся сведения по интенсивности дорожного движения, уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения; 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 пассажирского железнодорожного транспорта; перечень и контактная информация предприятий в сфере пассажирских перевозок на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД и с указанием обслуживаемых маршрутов, подвижного состава и пассажиропотоков; имеющаяся информация о назначении, емкости и расположении парковок (парковочных мест); объемы пассажирских перевозок по маршрутам общественного транспорта. 6. Сведения об организации дорожного движения: размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры (паспорта светофорных объектов), дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспорта, островки безопасности, искусственные неровности). 7. Топоъемка или ортофотоплан (высокого разрешения) в масштабе 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:20000 (при наличии). 8. Данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет: общее количество ДТП, погибших, раненых; участки концентрации ДТП; анализ причин и условий, способствующих ДТП; распределение ДТП по видам; распределение ДТП по времени свершения: по месяцам, часам суток; распределение ДТП по местам совершения: на перекрестках, на перегонах. Сбор исходных данных осуществляется силами Исполнителя.
7.	Требования к разработке КСОДД	Объем исходной информации для разработки документации по организации дорожного движения должен определяться исходя из существующей дорожно-транспортной ситуации, прогноза развития сети дорог, уровня детализации мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения, с учетом примерного перечня, приведенного в приложении № 1 к Правилам подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 года № 480, (далее – Правила).

		При разработке КСОДД и ПОДД необходимо учитывать приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов. Подготовку, согласование и утверждение КСОДД необходимо осуществлять в соответствии с требованиями Закона об организации дорожного движения. Результаты выполненных работ должны быть согласованы: 1) с органами местного самоуправления муниципальных районов, городских округов или городских поселений, имеющих общую границу с муниципальными районами, городскими округами или городскими поселениями, в отношении которых ведется разработка таких схем; 2) с органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным в области организации дорожного движения; 3) с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, либо подведомственными ему федеральными государственными учреждениями при наличии на указанной территории автомобильных дорог федерального значения.
8.	Требования к качеству услуг	Сбор и анализ исходной информации должен осуществляться специализированными бригадами, имеющими опыт работы в аналогичном инжиниринге с использованием электронных высокотехнологичных средств измерения. Исполнитель при выполнении работ должен использовать средства измерений утвержденного типа, прошедшие поверку в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений (Федеральный закон № 102-ФЗ от 26 июня 2008 года «Об обеспечении единства измерений» (ст. 5 п. 1, ст. 9 п. 1)). В соответствии с законодательством Российской Федерации применяемые приборы, инструменты и средства измерения должны пройти поверку, выполненную организациями, аккредитованными в области обеспечения единства измерений, в соответствии с Федеральным законом от 26 июня 2008 года № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений». Поверка приборов и инструментов должна быть проведена до начала проведения работ. Исполнитель после заключения контракта в течении 2 (двух) рабочих дней представляет Заказчику заверенные копии документов, подтверждающие поверку приборов и инструментов. В случае непредставления указанных документов или не соответствия представленных документов требованиям настоящей Технической части, Исполнитель не может приступить к выполнению работ до устранения выявленных замечаний. Контроль за ходом проведения сбора исходных данных Исполнитель осуществляется Заказчиком. При необходимости в ходе сбора исходных данных должны быть выполнены измерения основных элементов автомобильных дорог в диапазоне измерений в соответствии с требованиями ГОСТ 33388-2015.

		Обследование транспортных потоков должно сопровождаться видеосъемкой с обработкой видео потоков реального времени с характеристиками: разрешение видео не менее 5 Мп, скорость видеосъёмки не менее 20 кадров в секунду, угол развёртки изображения на 360 с GPS-привязкой на местности. Схемы в составе КСОДД разрабатываются на подоснове (топосъемке или ортофотоплане высокого разрешения) в масштабе 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, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории). Схемы в составе КСОДД разработать в программном продукте с использованием векторной графики. Графические материалы также предоставляются на бумажных носителях в виде схем и альбомов. При разработке макромодели, ее характеристики должны соответствовать требованиям методических рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения «Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения». Рекомендуется применение специализированного программного обеспечения в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования. Содержание отчета по КСОДД должно соответствовать приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 года № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения». Отчет по КСОДД должен содержать видеопрезентацию, для которой исходная видеосъёмка объектов должна осуществляться на современное профессиональное фото и видеооборудование с разрешением не ниже 1920 на 1080 пикселей. В видеопрезентации должны содержаться объяснительно-показательные сравнительные графики, таблицы или другая инфографика помогающая раскрыть смысл проекта. Видеопрезентация должна содержать в себе 3D моделирование призванное наглядно показать представляемый объект в натуре.
9.	Объем услуг	I. ПРОВЕДЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-СОЦИАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ 1. Методологическая подготовка и согласование проведения анкетирования и социологических опросов населения с целью выявления: - Транспортного поведения (предпочтений и склонностей) в разрезах социального статуса, времени суток и сезонности, длительности и дальности перемещений, целей совершаемых перемещений;

		- Возможности изменения предпочтений на перемещения при реализации различных сценариев развития транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения; - Оценки качества обслуживания городским пассажирским транспортом по административным и транспортно-планировочным районам. Размер выборки должен составлять 700 респондентов. При этом 70% всех опрошенных должны быть автомобилистами, 25% - предпочитать общественный транспорт, 5% - велосипедисты. Анкеты и социологические опросы должны содержать ФИО и телефон каждого из респондентов для возможности проведения выборочного контроля качества. 2. Проведение социологических опросов населения в размере выборки 700 респондентов; 3. Анализ и обработка данных опроса; 4. Методологическая подготовка и согласование проведения выборочного натурного количественного обследования транспортных потоков в соответствии с разработанной и утверждённой методикой. Обследование транспортно-пешеходных потоков типового буднего дня произвести в следующей последовательности: - Обследование транспортных узлов в течение непрерывных 24 часов для выявления периодов пиковых нагрузок и коэффициентов суточной неравномерности транспортного движения на рассматриваемой территории в обычный будний день. Количество обследуемых узлов – 3. - Обследование дополнительных транспортных узлов в течение непрерывных 12 часов для выявления тенденций транспортного движения на рассматриваемой территории с целью дальнейшей калибровки мультимодальной транспортной модели суточного движения. Количество дополнительно обследуемых узлов обычного буднего дня – 3. - Обследование дополнительных транспортных узлов в периоды выявленных утренних дневных и вечерних периодов пиковой нагрузки обычного буднего дня. Количество дополнительно обследуемых узлов – 16. Обследование транспортно-пешеходных потоков типового выходного дня произвести в следующей последовательности: - Обследование транспортных узлов в течение непрерывных 24 часов для выявления периодов пиковых нагрузок и коэффициентов суточной неравномерности транспортного движения на рассматриваемой территории в обычный выходной день. Количество обследуемых узлов – 3. - Обследование дополнительных транспортных узлов в периоды выявленных утренних и вечерних периодов пиковой нагрузки обычного выходного дня. Количество дополнительно обследуемых узлов – 16. - Обследование состава транспортных средств по типам и маркам транспорта. Исследование произвести путём видеофиксации транспортных потоков на записывающее устройство с последующей камеральной обработкой полученных результатов.

		Замеры интенсивности движения транспортных и велосипедных потоков выполняются с выделением объемов транспортных и велосипедных потоков по каждому разрешенному маневру (проезд в прямом направлении, поворот налево, поворот направо, разворот), в разбивке по следующим видам транспорта: • Мотоциклы; • Легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны); • Легковые автомобили с прицепом; • Грузовики, небольшие тяжелые грузовики, малые автобусы; • Автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом); • Автобусы; Подсчет пешеходных потоков выполняется с выделением объемов пешеходных потоков по каждому пешеходному переходу (по каждому направлению). По результатам работ Исполнителем составляется ситуационная схема пункта учета транспорта, на которой отображается: - схематическое изображение обследуемого элемента УДС; - наименование магистралей; - количество полос для движения автотранспорта (в том числе, на местном уширении у перекрестка, при наличии); - наличие выделенной полосы для движения нерельсового городского пассажирского транспорта; - наличие выделенной полосы для движения велосипедистов (велодорожек); - расположение пешеходных переходов; - сведения о действующих на период выполнения натурного обследования режимах светофорного регулирования; - расположение оборудования для видеосъемки и направление съемки. - кол-во велосипедистов, проезжающих на перекрестке по каждому разрешенному маневру, в том числе по пешеходным переходам за утренний, дневной и вечерний часы пик; - кол-во пешеходов, осуществляющих движение по пешеходным переходам по направлениям за утренний, дневной и вечерний часы пик. Видеосъемка должна производиться при условиях отсутствия дорожно-транспортных происшествий и корректной работы объектов светофорного регулирования. В случае возникновения непредвиденных ситуаций Исполнитель осуществляет повторное обследование элемента УДС в другой день. В целях минимизации погрешности обработки замеров качество предоставляемых Исполнителем видеоматериалов должно соответствовать следующим характеристикам: - качество видеоматериалов: формат HD; - частота кадров: не менее 30 кадров в секунду; - наличие режима ночной видеосъемки; - отсутствие бликов и видимых помех (столбов, рекламных щитов, дорожных знаков, и других объектов, перерывающих видимость транспортных потоков). Допустимая погрешность обработки замеров для каждого класса транспортных средств, пешеходов и велосипедистов не должна

		превышать 2 % с уровнем доверия 95% по отношению к данным видеорегистрации по каждому разрешенному маневру в течение любого 15-ти минутного интервала, а также в течение всего периода обследования. Замеры интенсивности движения транспортных средств, пешеходов и велосипедистов выполняются на объектах 3-х типов сложности в строгом соответствии с утверждёнными типами сложности: Тип сложности 1. Обследование интенсивности движения типового Т-образного перекрестка. Видеосъёмка производится одной камерой, установленной в непосредственной близости от исследуемого объекта Тип сложности 2. Обследование интенсивности движения типового 4-х стороннего пересечения. Видеосъёмка производится двумя камерами, установленными на противоположных сторонах в непосредственной близости от исследуемого объекта. Объективы записывающих устройств должны быть направлены друг на друга через геометрический центр перекрёстка. Тип сложности 3. Обследование интенсивности движения на перекрестке с круговым движением или пересечением со сложной планировкой. Видеосъёмка производится из мульти роторного летательного аппарата. 5. Проведение выборочного натурного количественного обследования транспортных потоков в соответствии с разработанной и утверждённой методикой. По результатам работ представить анализ результатов наблюдений в фактически замеренных величинах стандартного буднего дня, стандартного выходного дня и с приведением в среднегодовые значения; 6. Методологическая подготовка и согласование проведения выборочного натурного количественного обследования пассажирских потоков в соответствии с разработанной и утвержденной методикой. - Обследование пассажирских корреспонденций выполнить методом анкетного опроса пассажиров на остановках общественного транспорта. Размер выборки должен составлять не менее 0,5% от общего количества пассажирских корреспонденций, совершаемых на общественном транспорте. Анкеты и социологические опросы должны содержать ФИО и телефон каждого из респондентов для возможности проведения выборочного контроля качества. - Обследование пассажирских потоков в сечениях улично-дорожной сети выполнить методом сплошного учёта наполнения пассажирского транспорта в течение дня. Количество исследуемых сечений – не менее 10. 7. Проведение выборочного натурного количественного обследования пассажирских потоков в соответствии с разработанной и утвержденной методикой. 8. Методологическая подготовка и согласование проведения анкетирования и социологических опросов транзитного и грузового транспорта с целью выявления: - Объёма и пунктов притяжения транзитного и грузового

		транспорта - Объёма грузоперевозок; - Объёма маятниковой трудовой миграции; - Оценки уровня транспортного обслуживания и информационного обеспечения участников дорожного движения. Количество респондентов должно составлять не менее 1% от суточного транзитного потока. При этом 70% всех опрошенных должны быть пользователями грузового транспорта, 30% - пользователями легкового транспорта. Анкеты и социологические опросы должны содержать ФИО и телефон каждого из респондентов для возможности проведения выборочного контроля качества. 9. Проведение социологических опросов населения; 10. Анализ и обработка данных опроса. Результатом работ по данному этапу является технический отчёт, представляющий собой книги переплёта А4 для текстовой части и А3 для графической части и табличных приложений, содержащие в себе следующую информацию: - согласованная программа обследований; - ситуационные схемы пунктов учета транспорта; - результаты обследований и анализ полученных данных и выявленных тенденций; - состав парка автомобильного транспорта в разрезе типов и марок транспортных средств; - формуляры социологических исследований; - кривые функций на перемещения; - функции предпочтения по слоям спроса; - матрицы корреспонденций индивидуального транспорта; - матрицы корреспонденций общественного транспорта; - матрицы корреспонденций вело-пешеходного движения; - данные о распределении интенсивностей движения транспорта и пешеходов в пунктах учета в табличном виде (форму таблицы необходимо согласовать с Заказчиком); - картограммы распределения интенсивностей движения транспорта и пешеходов в пунктах учета; - анализ результатов обследований загрузки и интенсивности движения по улицам, дорогам и транспортным узлам, степень насыщения по направлениям; - интенсивность пешеходного движения; - анализ заторов на улично-дорожной сети в пиковые и межпиковые интервалы. II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ Характеристика сложившейся дорожно-транспортной ситуации выполняется на основе проведенных натурных обследований в полном соответствии с рекомендациями Распоряжения Минтранса от 28.12.16г. № НА-197-р «Об утверждении Примерной программы регулярных транспортных и транспортно-социологических обследований функционирования транспортной инфраструктуры поселений, городских округов в Российской Федерации», а также на основе исходных

	материалов, полученных от Заказчика: 1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации). 2. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с 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 их 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. Для целей реализации положений данного пункта технического задания Исполнитель производит оценку уровня содержания опорной дорожной сети. Схема уровня содержания опорной сети должны быть представлена в пояснительной записке. 5. Оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов. Для реализации данного мероприятия необходимо выполнить обследование эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения передвижной дорожной видеолaborаторией. Проезд передвижной дорожной лабораторией должен быть произведён по всем автомобильным дорогам в независимости от форм собственности Проведение обследований сопровождать видеосъёмкой улично-дорожной сети, с возможностью панорамного просмотра видеоизображения. Результаты работ данного этапа также используются для уточнения особенностей организации дорожного движения для настройки графа транспортной модели. 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, городского округа или городского поселения на основании результатов 1 этапа работ. 9. Оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения (интенсивность дорожного движения, состав

		транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, плотность движения транспортных средств, пропускная способность дороги, средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги, временной индекс, уровень обслуживания дорожного движения, показатель перегруженности дорог, буферный индекс). 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). Анализ состояния безопасности дорожного движения произвести в соответствии с показателями Стратегии Безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: показатели, характеризующие ущерб, причиненный жизни и здоровью граждан в результате дорожно-транспортных происшествий; показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов, детей, велосипедистов, водителей мопедов и мотоциклов; показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия, в которых зафиксированы недостатки улично-дорожной сети; показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия по вине водителей со стажем управления транспортными средствами до 2 лет; показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия, в которых зафиксированы технические неисправности транспортных средств; показатели, характеризующие эффективность государственного и муниципального управления в области безопасности дорожного движения; показатели, характеризующие своевременность оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. 12. Оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. Оценку уровня негативного влияния произвести на основании показателя экологической безопасности автомобильных дорог. 13. Оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения. Результатом вышеперечисленных работ является ортофотоплан объекта моделирования и технический отчет, представляющий собой книги переплёта А4 для текстовой части и А3 для графической части и табличных приложений, содержащие в себе следующую информацию: - краткие данные о географическом расположении, геологических, климатических и планировочных особенностях; - структура, плотность и этажность застройки;

		- численность населения с динамикой за последние пять лет; - возрастная структура населения (население в трудоспособном возрасте 16 - 59 лет, мужчины, женщины); - трудовая структура населения (градообразующая группа, строительство, транспорт, торговля, сфера услуг, образование и т.д.); - распределение объектов трудового тяготения и перспектива их изменения; - распределение объектов социальной сферы (торговли, культуры, здравоохранения, спорта, отдыха и т.д.) и перспектива развития культурно-социальной сферы; - транспортная значимость территории ее связанность с прилегающими территориями; - анализ перспектив развития улично-дорожной сети и планов реконструкции крупных объектов транспортной инфраструктуры, как факторов, влияющих на движение грузового транспорта - перспективы развития сети общественного транспорта - перспективы развития улично-дорожной сети Характеристика улично-дорожной сети по следующим направлениям: - транспортно-планировочные особенности, назначение и анализ системы улично-дорожной сети; - классификация улично-дорожной сети, ее влияние на организацию дорожного движения; - общая протяженность улиц и дорог (протяженность улиц, количество полос, количество улиц с односторонним движением, плотность сетей магистралей по зонам, средняя интенсивность движения на магистралях различных классов); - анализ планировочных решений магистральных улиц и их пересечений; - дорожно-транспортные сооружения (развязки, мосты, путепроводы, эстакады, пешеходные переходы в разных уровнях) и система регулирования уличного движения; - анализ парковочного пространства по следующим показателям: - уличное без парковочного кармана вдоль дороги, уличное с парковочным карманом вдоль дороги, внеуличное плоскостное, внеуличное гаражного типа, паркинг, внеуличное на придомовых территориях. - выявление ключевых проблем в структуре улично-дорожной сети; - организация движения и транспортное обслуживание населения на линиях пригород-город, межгород - город; - размещение автовокзалов, автостанций и их увязка с внутригородскими путями сообщения (с указанием выполняемых объемов работ и резервов развития); - маршрутная схема транспорта (плотность сети линий, основные показатели работы маршрутов, пассажиропоток по маршрутам); - оценка условий реализации транспортных связей в пригородной зоне по основным направлениям тяготения населения; - анализ уровня транспортного обслуживания населения по различным сравниваемым показателям:

		Протяженность эксплуатационных пассажирских линий; Инвентарное количество подвижного состава, в том числе по типам; Перевезено пассажиров за год; Средняя длина поездки пассажира; - Показатели работы маршрутов общественного транспорта (интервалы движения, объем перевозок по маршруту в целом и его участкам). - насыщенность транспортной сети маршрутными транспортными средствами. - расположение стоянок легковых таксомоторов и влияние таксомоторов на транспортную ситуацию. - выявление и анализ существующих маршрутов движения грузового транспорта и факторов, влияющих на их формирование; - основные грузообразующие пункты и центры притяжения грузового транспорта, потоки грузовых автомобилей в городском округе и на подходе к нему (состав грузового движения по грузоподъемности и специализации); - анализ действующей системы предписаний и ограничений движения грузового транспорта; - анализ мест сосредоточения (стоянок) грузового транспорта; - оценка существующих методов и форм организации движения с точки зрения эффективности; - данные о системе автоматизированного управления движением, в том числе сравнительный анализ всех локальных АСУДД. - системы координации и регулирования на светофорных объектах; - условия движения транспорта (скорость сообщения по участкам УДС, уровень загрузки основных пересечений в течение суток); - выявление основных узловых элементов улично-дорожной сети и наиболее загруженных узлов; - исследование доли транзитного потока; - расстояния видимости при движении по автомобильным дорогам - влияние метеорологических условий на дорожное движение - плотность движения - коэффициент загрузки дорог движением - потери движения транспортных средств и пешеходов - пропускная способность автомобильных дорог - картограммы загрузки пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием - картограммы интенсивности дорожного движения - картограммы средних скоростей движения транспортных средств - картограммы плотности движения транспортных средств - картограммы пропускной способности автомобильных дорог - картограммы средних задержек транспортных средств в движении - картограммы временного индекса - картограммы уровня обслуживания дорожного движения, - картограммы показателя перегруженности дорог

	- картограммы буферного индекса. - общую характеристику безопасности движения за 2016-2018 г.г.; - выявление наиболее аварийных дорог и мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП); - анализ характерных причин ДТП; III. МОДЕЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНЫХ ПОТОКОВ 1. Создание базовой модели 1.1 Разработка и согласование с Заказчиком транспортного районирования, выполненного на базе полученных исходных данных и проведенных обследований. Количество транспортных районов – 24. Базовая транспортная модель создаётся для суточной среднегодовой загрузки дорожной сети. 1.2 Согласование методики и создание модели расчёта спроса на транспорт. 1.3 Согласование методики и создание модели расчёта спроса перемещений на кордонных районах. 1.4 Ввод социально-экономической статистики транспортных районов. 1.5 Оцифровка улично-дорожной сети и атрибутов отрезков (количество полос, пропускная способность, разрешенные виды транспорта), узлов и ОДД (разрешенные и запрещенные маневры, наличие светофорной сигнализации) на пересечениях для легкового и грузового транспорта. 1.6 Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения общественного транспорта. 1.7 Логический свод остановок в пересадочные узлы. 1.8 Ввод результатов замеров интенсивности движения автотранспорта и данных о рассчитанных пассажиропотоках транспортную модель. 1.9 Расчёт перераспределения транспортных потоков. 1.10 Калибровка среднегодовой транспортной модели по показателям интенсивности движения, результатов социологических исследований, результатов замеров пассажиропотока. Необходимый коэффициент корреляции должен составлять не менее 0,9; 1.11 Согласование методики и создание модели расчёта спроса на транспорт в периоды утренних и вечерних пиковых нагрузок. 1.12 Калибровка утренней пиковой транспортной модели по показателям интенсивности движения, результатов социологических исследований, результатов замеров пассажиропотока. Необходимый коэффициент корреляции должен составлять не менее 0,9; 1.13 Калибровка вечерней пиковой транспортной модели по показателям интенсивности движения, результатов социологических исследований, результатов замеров пассажиропотока. Необходимый коэффициент корреляции должен составлять не менее 0,9; 1.14 Оценка качества функционирования транспортной

	системы на основании исследования и сравнения существующих методов оценки качества с обоснованием и выбором оптимальной методики. 2. Разработка вариантов моделей прогнозных лет 2.1. Разработка вариантов транспортной макромоделей прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития, в т.ч. - разработка варианта транспортной модели на сверхсрочную перспективу (1-2 года) - разработка варианта транспортной модели на краткосрочную перспективу (3-5 лет) - разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу (6-10 лет) - разработка варианта транспортной модели на долгосрочную перспективу (10-15 лет) Разработка вариантов транспортной макромоделей прогнозных лет должно включать в себя: – Ввод изменений социально-экономической статистики транспортных районов на расчетный срок; – Ввод изменений улично-дорожной сети и атрибутов отрезков, узлов и ОДД на пересечениях для легкового и грузового транспорта; – Ввод изменений маршрутной сети общественного транспорта; 2.2 Расчёт перераспределения транспортных, пассажирских и грузовых потоков на летний период. 2.3 Расчёт перераспределения транспортных, пассажирских и грузовых потоков на период межсезонья. 2.4 Оценка качества функционирования транспортной системы на прогнозные периоды. Разработанная транспортная модель (макромодель) должна удовлетворять следующим требованиям: – Учитывать распределение между видами транспорта по типам перемещения; – Учитывать распределение между видами общественного транспорта; – Учитывать распределение дальности перемещения и время в пути по типам перемещения; – Среднее относительное отклонение значений рассчитанных интенсивностей движения и пассажиропотоков базового года не должны превышать 15% от среднегодовой интенсивности движения и пассажиропотоков на сечениях – Коэффициент корреляции рассчитанных и определенных по результатам замеров значений не должен быть меньше 0,9; – Выполнять расчёт матриц затрат на перемещения по различным видам затрат для различных видов транспорта (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); – Выполнять расчёт матриц корреспонденций с детализацией по видам транспорта и целям поездки;

		– Выполнять расчёт интенсивности движения транспортных средств и пассажиропотоков в различных видах общественного транспорта с детализацией по маршрутам на всех участках графа улично-дорожной сети на основе информации о характеристиках сети и матриц корреспонденций; – Обеспечивать возможность автоматизированного статистического анализа сравнения данных замеров интенсивности движения (пассажиропотоков) и модельных значений с последующим отображением результатов в табличном и графическом виде. Разработанная транспортная модель (макромодель) также должна обеспечивать возможность проведения анализа и визуализации: – Интенсивности движения по различным видам транспорта и пассажиропотоков по различным видам общественного транспорта и маршрутам; – Источников и целей транспортного и пассажиропотока проходящего через отдельные участки графа УДС; – Транспортных и пассажирских потоков в узлах графа УДС с отображением всех разрешенных направлений движения и значениями объёмов потоков на них; – 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.); – 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); – Различия в значениях атрибутов двух состояний сети, для сравнения, например, нагрузки транспортного движения в двух сценариях одной модели транспортного движения; – 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); – 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); – изохрон для классификации достижимости объектов сети и для сравнения времени поездки в ИТ и ОТ, а также отображения временной доступности различных участков графа УДС на индивидуальном или общественном транспорте. Списков всех типов объектов сети, которые обеспечивают изображение значений всех атрибутов какого-либо объекта сети в табличной форме; – Изображения диаграмм и таблиц со значениями заданных атрибутов на карте; – Статистики анализа качества перераспределения, например, коэффициент корреляции между объёмами потоков,

		рассчитанными в перераспределении, и наблюдаемыми значениями; – Диаграмм в виде столбцов для отображения различных свойств в различных временных промежутках (например, интенсивность движения на отрезке в течение суток по часам); – Характеристик условий движения (скорость, время поездки, уровни загрузки) для различных видов транспорта по дугам графа и по выбранным маршрутам движения; – Интегральные (агрегированные) характеристики функционирования транспортного комплекса для отдельных зон и всего города (средняя скорость, затраты времени на передвижения и т.д.); – Возможность автоматизированной проверки на ошибки в построении графа улично-дорожной сети (целостность графа сети). 3. Микро моделирование транспортно-пешеходных потоков Математическое микро моделирование транспортных и пешеходных потоков выполняется на участках систематического образования заторовых ситуаций, узлах УДС со светофорным регулированием, узлах, на которых по результатам анализа интенсивности транспортного и пешеходного движения необходимо устройство новых светофорных объектов. Моделирование транспортных процессов выполнить в специализированном программном обеспечении. Количество участков моделирования – 1. Произвести оценку качества, эффективности и безопасности организации дорожного движения на рассмотренных узлах на основании исследования и сравнения существующих методов оценки качества с обоснованием и выбором оптимальной методики. Математическая модель транспортных потоков (микро модель) должна позволять: – Проводить оценку влияния типа пересечения улиц и дорог на пропускную способность (нерегулируемый перекрёсток, регулируемый перекрёсток, круговое движение, ж/д переезд, развязка в разных уровнях); – Выполнять проектирование, тестирование и оценка влияния режима работы светофора на характер транспортного потока; – Выполнять оценку транспортной эффективности предложенных мероприятий; – Выполнять анализ управления дорожным движением на автострадах и городских улицах, отдельных полосах; – Выполнять анализ возможности предоставления приоритета общественному транспорту и мероприятия, направленные на приоритетный пропуск отдельных видов транспортных средств; – 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); – Выполнять анализ пропускной способности больших транспортных сетей (например, сети автомагистралей или городской УДС) при динамическом перераспределении транспортных потоков (необходимо, например, при планировании перехватывающих парковок); – Выполнять детальную имитацию движения каждого участника движения; – Выполнять моделирование остановок ОТс учетом их взаимного влияния; – Выполнять автоматизированную оптимизацию организации дорожного движения и режимов светофорного регулирования – Выполнять расчет аналитических показателей, построение графика (в MicrosoftExcel) временной загрузки сети и т.п. в составе: • Средняя скорость движения; • Среднее время в пути; • Среднее время задержки транспортного средства. Результатом работ по данному этапу является технический отчет, представляющий собой книгу переплѣта А4 для текстовой части и А3 для графической части и табличных приложений, содержащие в себе следующую информацию: - методика расчѣта спроса на перемещения индивидуального транспорта; - методика расчѣта спроса на перемещения общественного транспорта; - методика расчѣта спроса на перемещения грузового транспорта; - матрицы корреспонденций по видам транспорта; - кривые спроса на перемещения по типам корреспонденций; - картограммы транспортного спроса по назначению, видам и времени перемещений; - картограмма загруженности улично-дорожной сети и её элементов; - динамические параметры функционирования транспорта; - оценка качества функционирования транспортной системы. IV. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ ВЗАИМОУВЯЗАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (КСОДД) В рамках данного мероприятия должно быть выполнено: 1. Разработка перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов). 2. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития

		транспортной инфраструктуры. Оценка объемов финансирования должна включать расчет стоимость реализации мероприятий, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения должна включать предложения по срокам их внедрения на основе оценки степени влияния таких мероприятий на параметры эффективность организации дорожного движения для территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД 3. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. Оценка эффективности мероприятий по ОДД включает: - прогноз основных показателей безопасности дорожного движения (количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения; - количество дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, детей, велосипедистов, водителей мопедов и мотоциклов; количество дорожно-транспортных происшествий, в которых зафиксированы недостатки улично-дорожной сети; количество дорожно-транспортных происшествий, в которых зафиксированы технические неисправности транспортных средств; количество своевременно оказанной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях); - прогноз параметров, характеризующих дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, плотность движения транспортных средств); - прогноз параметров эффективности организации дорожного движения (пропускная способность дорог, средняя задержка транспортных средств в движении, временной индекс, уровень обслуживания дорожного движения, показатель перегруженности дорог, буферный индекс); - прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения (показатель экологической безопасности автомобильных дорог); - ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения. Оценка ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий производится на основании сравнения значений текущих показателей безопасности ДД, параметров ДД, параметров эффективности ОДД, экологической безопасности с их прогнозируемыми значениями на расчётный срок. 5. Формирование электронного банка дорожных данных В рамках выполнения данного этапа работ необходимо

		сформировать электронный банк дорожных данных. Банк дорожных данных должен представлять собой геоинформационную систему, разработанную на базе соответствующего российского программного обеспечения. В банке дорожных данных должна храниться информация по автомобильным дорогам и мостовым сооружениям, необходимая для оценки состояния дорог и мостов и принятия управленческих решений. Все данные должны иметь возможность привязки к сквозному пикетажу, километровым столбам и географическим координатам. Иметь жесткое разделение данных по годам обследования. Включать текстовую, видео, аудио и картографическую информацию. Иметь возможность добавления схем, чертежей, пояснительных записок, таблиц и текстовых документов любого формата, включая файлы круговой панорамной съемки. Иметь функционал, позволяющий пользователю определять список «избранных» таблиц для всех программ информационной системы, а также механизм выбора столбцов и полей, отображаемых в формах ввода, с возможностью сохранения данных настроек в виде пользовательских шаблонов. Программа по вводу, редактированию и просмотру данных должна включать в себя: инструменты ввода, редактирования, дублирования, копирования и удаления объектов (характеристик); инструменты разбиения, смещения, сжатия, растяжения данных и реверса участка дороги; систему проверок корректности ввода данных; возможность настройки шаблона таблиц. Программа для просмотра данных и составления отчетной документации должна иметь: инструменты поиска, сортировки и фильтрации информации, инструменты настройки сценария экспорта и печати, шаблона отображения данных и др. Для всех таблиц базы данных должен быть реализован механизм формирования графиков и диаграмм состояния объектов, элементов, участков и т.п. в зависимости от настроек пользователя и требуемых для анализа характеристик. Программа для администрирования базы данных должна иметь инструменты: ведения справочников базы данных, работы с временными срезами (копирование, перемещение и удаление данных по всем или выбранным таблицам БД в разрезе нескольких автомобильных дорог), функции дублирования, удаления сжатия, растяжения, объединения и смещения дорог и мостов, оценка актуальности данных по дорогам и мостам в соответствии с требованиями нормативных документов и действующего законодательства (поиск дорог, где требуется проведение повторной диагностики, паспортизации и инвентаризации, поиск проектов ТС ОДД, требующих корректировки или новой разработки и т.п.), инструменты распределения доступа к данным и функциям программного обеспечения (должны быть предусмотрены четыре основные категории доступа: пользователь, оператор, продвинутый оператор, администратор) и т.п. Формы отчетных документов, создаваемые в программе по

		паспортизации автомобильных дорог и искусственных сооружений, должны соответствовать «Инструкции по техническому учёту и паспортизации автомобильных дорог общего пользования» (ВСН 1-83), мостовых сооружений - «Инструкции по проведению осмотров мостов и труб на автомобильных дорогах» (ВСН 4-81), а также включать возможность формирования дополнительных ведомостей: • Карточки на объекты дорожного сервиса; • Карточки на наружную рекламу; • Развёрнутый и сокращенный вариант карточки на водопропускные трубы; • Ведомости привязки автобусных остановок, границ муниципальных образований, границ населенных пунктов, съездов и содержать в себе информацию о местоположении объекта, расположении на дороге, географическую координату и фотоизображение. Программа для формирования отчетов по диагностике должна позволять вести расчет основных показателей ТЭС АД: коэффициенты расчетной скорости (Крс1-Крс10), показатель эксплуатационного содержания, показатель качества, показатель инженерного оборудования и обустройства, комплексный показатель ТЭС; формировать отчетные ведомости о выполненной диагностике автомобильных дорог; назначать ремонтные мероприятия на основе оценки транспортно-эксплуатационного состояния а/д. Программа для формирования линейных графиков должна обеспечивать расчёт основных транспортно-эксплуатационных показателей на основе правил диагностики и оценки состояния автодорог и представлять результаты расчета в графическом виде. Линейный график помимо стандартных линий, входящих в шаблон графика для паспорта и графика оценки транспортно-эксплуатационного состояния, должен включать в себя следующие дополнительные линии: график занимаемых земель, линию обустройства, линию фактически выполненных и планируемых ремонтов, линию рекламы, линию степени опасности участка концентрации ДТП, линию типа участка концентрации ДТП, линию участков повышенной трудности содержания. Программа должна обеспечивать возможность интерактивного редактирования линий графика: настройка текста, отображаемых элементов (цвет, шрифт, горизонтальное вертикальное расположение), перемещение элементов внутри линий и др. Настройки должны применять как к отдельным элементам графика, так и группе элементов. Все настройки должны сохраняться в виде пользовательских шаблонов с хранением их на сервере базы данных. Программа анализа состояния сети автомобильных дорог и искусственных сооружений должна позволять вести многоуровневый поиск информации по всем таблицам базы данных в разрезе сети подведомственных дорог, обеспечивать оперативный отбор (фильтрацию) а/д и мостов по

		местоположению и органу управления, категории, интенсивности движения, типу покрытия, техническому состоянию, году обследования, подрядчику, эксплуатационной категории, выявлять участки автомобильных дорог с неудовлетворительными транспортно-эксплуатационными характеристиками, сохранять созданный запрос в виде шаблона. Должна быть обеспечена возможность объединения данных из разных таблиц АБДД при просмотре информации по характеристикам и объектам автомобильной дороги, а также возможность группировки данных внутри таблиц по задаваемому пользователем параметру. В программном модуле по оценке уровня безопасности дорожного движения должны автоматизированно определяться участки концентрации ДТП на выбранную сеть подведомственных дорог, тип и степень их опасности. После формирования автоматизированного банка дорожных данных (далее – АБДД) Исполнитель обязан произвести настройку доступа к АБДД на рабочих местах Муниципального заказчика посредством сети «Интернет», настроить распределение ролей пользователей для разграничения доступа к различным приложениям, входящим в состав АБДД, и их функциональным возможностям. Произвести первоначальную настройку приложений, входящих в состав АБДД, включающую в себя настройку шаблонов отображения табличной информации и линейных графиков, провести 10-ти часовое обучение специалистов Заказчика по работе с АБДД. При сдаче работ Исполнитель обязан с использованием программных средств АБДД продемонстрировать Заказчику корректность заполнения базы данных АБДД, наглядно продемонстрировать Заказчику в АБДД наличие заполненных данных в таблицах. Исполнитель имеет право приступить к выполнению работ только после составления и подписания совместно с Заказчиком актов: - о наличии у Исполнителя лицензионного автоматизированного банка дорожных данных и программного обеспечения, имеющего сходные качественные и количественные характеристики в соответствии с описанием, представленным выше; - о соответствии предъявленного Исполнителем технологического и измерительного оборудования составу (содержанию) работ, предусмотренных настоящей технической частью, а также о его исправности; 6. Разработка картографического материала (схемы) 1. Разработка картографического материала (схемы). Схемы в составе КСОДД разрабатываются на ортофотоплане высокого разрешения в масштабе 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:20000(для локальных мероприятий по согласованию с Заказчиком разрабатываются ПОДД в масштабе 1:500) в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования

		(в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории). 7. Формирование паспорта КСОДД Паспорт КСОДД, включающий 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. Результатом работ по данному этапу является электронный банк дорожных данных, разработанные проекты организации дорожного движения, разработанные технические паспорта автомобильных дорог и технический отчет, представляющий собой книгу переплёта А4 для текстовой части и А0-А3 для графической части и табличными приложениями, содержащие в себе следующую информацию: - определение перечня «дефицита качества» транспортной системы на основании разработанных транспортных моделей; - определение основных эксплуатационных параметров, обуславливающих «дефицитность качества» - подбор вариантов принципиальных решений покрытия «дефицитности качества» транспортной системы - составление предварительной схемы развития транспортной инфраструктуры - разработка показателей качества функционирования транспортной системы - разработка критериев оценки показателей качества функционирования транспортной системы - разработка методики (формулы) оптимизации работы системы - уточнение схемы развития транспортной инфраструктуры. Укрупненную оценку предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта (осуществляется с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры, а также сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями)); – Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования, учитывающие возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов; – Очередность реализации мероприятий, включающую предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе с указанием очередности разработки проекта ОДД на отдельных территориях; – Оценку требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД;

		– Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД; – Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории; – Предложения по развитию сети дорог. Для предлагаемого к реализации варианта должны быть рассмотрены мероприятия по: – Разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения; – Повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок; – оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление (выполняется графоаналитическим методом, результат которого должен быть представлен в виде ленты времени и включать в себя временные параметры сдвигов (offset) для сигнальных планов координируемых объектов светофорного регулирования, скоростные характеристики транспорта на перегонах между объектами светофорного регулирования участвующие в координированном управлении, геометрические параметры протяженности перегонов между объектами светофорного регулирования участвующие в координированном управлении, характеристики условий движения транспорта при координированном управлении светофорными объектами (уровень загрузки, время ожидания, уровень обслуживания координируемых сигнальных групп «LOS»); – Согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения; – Развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов; – Введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств; – Развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог); – Введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств; – Применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; – Перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;

		– Разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения; – Обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий; – Организации движения маршрутных транспортных средств; – Организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения; – Совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; – Организации пропуска транзитных транспортных средств; – 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; – Скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; – Обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; – Обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям; – Развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом; – Расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения; – Категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству. Категорирование выполнить на основании СП «Градостроительство» и местных норм градостроительного проектирования (МНГП). Подготовить пакет предложений по внесению новых категорий УДС в МНГП, внесению соответствующих изменений в генеральный план муниципалитета. Проработка локальных мероприятий в рамках КСОДД оформляется в виде проектов организации дорожного движения на два периода: период эксплуатации автомобильных дорог и период проведения ежегодных культурно-массовых мероприятий. Проекты организации дорожного движения разрабатываются в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения». Проект организации дорожного движения должен содержать: – Титульный лист;

		– Содержание; – Введение; – пояснительную записку, включающую в себя: анализ существующей организации дорожного движения, причинно-следственный анализ ДТП, совершённых на рассматриваемом участке за период 2016-2018гг., анализ вариантов проектирования с использованием методов математического прогнозирования и моделирования в программном комплексе RTV, расчет объемов строительно-монтажных работ в формате спецификаций оборудования и ведомостей объёмов работ на реализацию проектных решений, технико-экономические показатели проекта и инвестиционная оценка сроков его окупаемости; – Ведомость согласований и заключения согласующих организаций; – Правоустанавливающие и иные документы, связанные с деятельностью проектной организации; – Графические материалы, представленные в виде схем (чертежей) и отображающие существующее положение территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД; – графические материалы, представленные в виде схем (чертежей) и отображающие выбор вариантов проектирования, проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования, включая схему расстановки технических средств организации дорожного движения, в том числе содержащую: дорожные знаки, линии дорожной разметки, дорожные ограждения, пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные светофоры, пешеходные переходы в разных уровнях, линии освещения, остановочные пункты маршрутных транспортных средств, пешеходные дорожки, железнодорожные переезды, сигнальные столбики, демпфирующие устройства. Кроме того, для дорог вне населенных пунктов на схеме расстановки технических средств организации дорожного движения приводятся сведения о контурах плана дороги, графике продольных уклонов, графике кривых в плане, высоты насыпи, расстояниях видимости в прямом и обратном направлении; – Адресные ведомости. Протяжённость улично-дорожной сети, на которую необходимо разработать проект организации дорожного движения не должна превышать 10 километров. Перечень объектов проектирования согласовывается с Заказчиком. В целях формирования мероприятий по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий необходимо предусмотреть производство работ по технической паспортизации бесхозных дорог. Паспортизация производится на автомобильных дорогах в следующих границах: на участках дорог, проходящих в жилой застройке - в границах фасадов, заборов; на участках, проходящих по незастроенным территориям - в зоне полосы отвода автомобильной дороги (расстоянии от края обочины или

		бордюрного камня уточняется у заказчика, но не более 50 м от края обочины или бордюрного камня). В ходе полевых обследований должен быть выполнен сбор данных о наличии и количестве элементов автомобильной дороги, их характеристиках и параметрах. Сбор информации в объеме достаточном для составления технического паспорта необходимо произвести по следующим элементам: • Параметры продольного профиля и плана трассы; • Геометрические параметры поперечного профиля дорог; • Конструкция дорожной одежды; • Система дорожного водоотвода; • Пересечения и примыкания в одном уровне, съезды; • Переходно-скоростные и дополнительные полосы; • Снегозащитные устройства; • Тротуары, пешеходные и велодорожки; • Инженерные коммуникации; • Искусственные сооружения; • Водопропускные трубы; • Объекты сервиса; • Железнодорожные переезды; • Дорожные ограждения; • Наружное освещение; • Автобусные остановки; • Средства наружной рекламы; • Интенсивность движения; • Ситуация; • Элементы обустройства; • Средства организации дорожного движения; • Объекты дорожной службы. Продольные измерения осуществляются различными модификациями электронных приборов, таких, как измеритель пройденного пути, установленный на базовый автомобиль, имеющий погрешность измерения не более 1м на 1 км, так и электронные тахеометры. Поперечные измерения производятся с использованием электронных дальномеров (лазерных рулеток), измерительных колес (курвиметров), землемерных лент и металлических рулеток в зависимости от условий местности и степени объемности элементов обустройства участка автомобильной дороги. Процесс производства работ предусматривает также получение видеоматериала по двум направлениям (в прямом и обратном) со скоростью передвижения при видеосъемке, не превышающей 30 км/ч. Особые требования к выполняемым работам: До начала проведения работ, на подготовительном этапе, Заказчик предоставляет Исполнителю для изучения и анализа всю имеющуюся информацию и документацию по автомобильным дорогам. Паспортизацию автомобильных дорог выполнять с использованием измерительного оборудования, приборов, передвижных лабораторий, имеющих свидетельство о поверке.

		Данное оборудование должно быть включено в Государственный реестр средств измерений должно быть метрологически аттестованным в соответствии с Федеральным законом. Для получения информации о продольном и поперечном профиле дороги необходимо произвести инженерно-геодезические изыскания по трассированию автомобильных дорог. Сбор и анализ ситуационной информации должен осуществляться специализированными бригадами, имеющими опыт работы в аналогичном инжиниринге с использованием электронных высокотехнологичных средств измерения. При проведении полевых работ необходимо вести полевые журналы по каждой автомобильной дороге. В журналы заносятся съезды, водопропускные трубы, автобусные остановки, дорожные знаки, сооружения для пропуска транспортных потоков, коммуникации, объекты сервиса, объекты дорожной службы, застройка, озеленение, водоотводные сооружения, рельеф, оползневые, затопляемые участки и другое. Журналы оформляются аккуратно крупным разборчивым почерком. По итогам сбора и анализа информации по каждой отдельной автомобильной дороге предоставляются журналы полевых работ и видеоматериалы обследуемой дороги на DVD носителе, производится предварительное согласование полученной информации, включая данные по протяженности каждой автомобильной дороги. Исследование покрытия и основания (промер дорожной одежды) выполняется на каждом километре автомобильной дороги. В каждом поперечнике производится три измерения: полоса наката слева, ось проезжей части, полоса наката справа. В ходе выполнения работ измеряется толщина конструктивных слоев дорожной одежды. Восстановление дорожной одежды в местах производства измерений выполняется методом засыпки отверстия выбранным каменным материалом с добавлением новой песчано-гравийной смеси. Верхний слой отверстия укрепляется цементобетонным раствором толщиной не менее 5 см. Проезжая часть в месте производства работ очищается от грязи, мусора и других посторонних предметов. Результаты шурфления при определении слоев конструкции дорожной одежды подтверждаются фотоматериалами. Исполнитель обязан еженедельно информировать Заказчика о планируемых работах по паспортизации автомобильных дорог и искусственных сооружений на них с указанием автомобильных дорог, привязок и видов выполняемых работ, а также дней, по которым они проводятся. Протяжённость улично-дорожной сети, на которую необходимо разработать технические паспорта автомобильных дорог не должна превышать 10 километров. Перечень объектов проектирования согласовывается с Заказчиком.
10.	Перечень передаваемой документации	Результаты сбора исходных данных должны быть предоставлены как в составе бумажной версии, так и в электронном виде. Исполнитель передаёт Заказчику результаты оказанных услуг в количестве 2 (двух) экземпляров на бумажном носителе и в

		одном экземпляре на электронном носителе: - отчет о научно-исследовательской работе 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 согласования КСОДД; графические цветные карты (схемы) чертежных форматов). В электронном виде Исполнитель передает Заказчику следующие материалы: – Видеоматериалы проведенных натурных обследований в формате *.avi; – Презентационные и графические материалы (презентация в формате MS PowerPoint, *.pdf, *.ppt, *.pptx, *.dwg; ролики, демонстрирующие в режиме «реального времени» движение транспортных потоков). – Ортофотоплан в формате *.tiff; – Транспортные макромодели в виде файл-версии текущей и перспективной ситуации, формат *.veg. – Транспортные микромоделей в виде файл-версии рассматриваемой ситуации, формат *.inp. – Файлы макро- и микромоделей выбранных сценариев должны быть совместимы с программным обеспечением PTVVISUM 18.0 и PTV VISSIM 11.0 (или аналогичное); – Shape-файлы геоинформационной системы в формате *.shx – ПОДД для разработанных локальных мероприятий в формате *.dwg и *.pdf. Паспорта автомобильных дорог в форматах *.docx, *.xlsx, *.pdf, *.dwg.
11	Нормативно-правовая база для выполнения работ	ТР ТС 014/2011 Безопасность автомобильных дорог Правила дорожного движения Российской Федерации Постановление Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. №767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации». Федеральный закон "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ. Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения». Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». «Правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2018 № 1379. Приказ Минтранса России от 12.01.2018 № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства». Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

		ГОСТ Р 52289-2019. Технические средства организации дорожного движения. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85. ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования». ГОСТ 32753-2014 "Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования". ГОСТ 32865-2014 "Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования". ГОСТ Р 52766-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования". ГОСТ Р 52875-2007 "Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования". ГОСТ Р 50970-2011 "Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения". ГОСТ Р 50971-2011 "Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения". ГОСТ Р ИСО 23600-2013 "Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожные светофоров". ГОСТ 32965-2014 «Методы учета интенсивности движения транспортного потока». ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения. ГОСТ 32759-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования. ГОСТ 32838-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Экраны противослепляющие. Технические требования. ГОСТ 32843-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования. ГОСТ 32846-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация. ГОСТ 32865-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования. ГОСТ 32866-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования.

		ГОСТ 32944-2014*. Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования. ГОСТ 32945-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования. ГОСТ 32947-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры стационарного электрического освещения. Технические требования. ГОСТ 32948-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры дорожных знаков. Технические требования. ГОСТ 32953-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования. ГОСТ 32964-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля. ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока. ГОСТ 33025-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия. ГОСТ 33062-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса. ГОСТ 33144-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные зеркала. Технические требования. ГОСТ 33150-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования. ГОСТ 33385-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 28 декабря 2016 года № НА-197-р «Об утверждении Примерной программы регулярных транспортных и транспортно-социологических обследований функционирования транспортной инфраструктуры поселений, городских округов в Российской Федерации». Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Повышение эффективности использования кольцевых развязок. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Организация динамической маршрутизации транспортных потоков. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Методы успокоения движения. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Организация дорожного движения на регулируемых пересечениях.

Паспорт КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Темрюкский район Краснодарского края
Основания для разработки КСОДД	– Федеральный Закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» – Приказ Министерства Транспорта России от 26.12.2018 г. №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» – Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»
Заказчик КСОДД и его местонахождения	Администрация муниципального образования Темрюкский район Юридический/Фактический адрес: 353500, Краснодарский край, Темрюкский район, г. Темрюк, ул. Ленина, д. 65
Разработчик КСОДД и его местонахождения	ООО «Городские Технологии» Юридический/Фактический адрес: 355000, Россия, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Розы Люксембург, 8Б
Цель и задачи КСОДД	Цель работы: Разработка комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) МО Темрюкский район Краснодарского края с учетом прогнозов социально-экономического развития и роста транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть муниципального образования Задачи: – Обеспечение безопасности и эффективности транспортного обслуживания населения. – Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования. – Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории (далее – транспортный спрос). – Повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. – Обеспечение безопасности дорожного движения. – Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов. – Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов. – Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования. – Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения. – Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.
Показатели оценки эффективности	– Снижение доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки;

организации дорожного движения	– Снижение общего уровня загрузки дорог движением – Повышение уровня безопасности дорожного движения за счет снижения количества дорожно-транспортных происшествий; – Сокращение средних и удельных затрат времени на передвижение; – Повышение уровня обслуживания дорожного движения
Сроки и этапы реализации КСОДД	Срок реализации КСОДД 2020-2034 гг. Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования: I этап – 2020-2024гг. II этап – 2025-2029гг. III этап – 2030-2034 гг.
Укрупненное описание запланированных мероприятий	– Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами – Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов (строительство велодорожек) – Мероприятия по развитию парковочного пространства (обустройство дополнительных парковочных мест) – Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории (строительство и реконструкция дорог, тротуаров/ пешеходных дорожек) – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения (установка информационных щитов) – Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов – Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах – Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов (обустройство пешеходных дорожек тактильной плиткой и установка пандусов) – Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям (установка светофоров типа Т7) – Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локальным реконструкциям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом – Мероприятия по расстановке средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения
Объемы и источники финансирования КСОДД	Общий объем финансирования мероприятий КСОДД составляет 9 472,036 млн. рублей, в том числе: – местный бюджет – 511 485,3 тыс. руб.; – краевой бюджет – 8 959,1 млн. руб.; – внебюджетные источники – 1 449,0 тыс. руб.

Содержание

Введение	4
Задание на проектирование	9
Паспорт КСОДД	40
1 Характеристика и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации.....	46
1.1 Положение территории муниципального образования в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации и прилегающих субъектов Российской Федерации	46
1.2 Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально–экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, материалов инженерных изысканий	57
1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта и дорожную деятельность	68
1.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, перспектив развития дорог на территории муниципального образования.....	80
1.5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, грузовых транспортных средств, пешеходов и велосипедистов	93
1.6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок	108
1.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения	117

1.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования	125
1.9 Оценка и анализ основных параметров дорожного движения на сети дорог муниципального образования	126
1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств, результаты анализа пассажиропотоков	141
1.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий ..	155
1.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	168
1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	175
2 Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации	181
2.1 Мероприятия по разделению транспортных средств на однородные группы.....	181
2.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог.....	186
2.3 Обоснование перечня пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	194
2.4 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами.....	211
2.5 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	212
2.6 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения	213

2.7 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения.....	219
2.8 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов	230
2.9 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям	245
2.10 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории	249
2.11 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	276
2.12 Мероприятия по развитию парковочного пространства	280
2.13 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	286
2.14 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	289
2.15 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	291
2.16 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	299
2.17 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков.....	304
2.18 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.....	307

2.19 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	321
2.20 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	330
2.21 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	336
2.22 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения .	346
2.23 Предложения по очередности реализации мероприятий	352
3 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	356
4 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	408
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	419
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ	421

1 Характеристика и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1 Положение территории муниципального образования в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации и прилегающих субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование Темрюкский район (далее – район) является одним из 38 административно–территориальных единиц Краснодарского края. Административный центр района — город Темрюк. Географически район расположен в северо-западной части края, занимая всю территорию Таманского полуострова и частично территорию дельты Кубани (рисунок 1.1.1).

Площадь района составляет 1957 кв. км (2,6 % от территории Краснодарского края, 12-е место в регионе среди районов). Численность населения района по данным на 2019 год – 126 425 чел. (8-е место в регионе). Плотность 59,7 чел./кв. км. Структура, плотность и этажность застройки каждого сельского поселения Темрюкского муниципального района рассматривается в Положениях о территориальном планировании Генеральных планов сельских поселений.

Краснодарский край с административным центром в городе Краснодар, как субъект Российской Федерации, входит в состав Южного федерального округа, занимает выгодное географическое положение, имеет важное экономическое значение и является крупнейшим транспортным узлом на юге России. Край граничит с крупными экономическими субъектами Российской Федерации: на северо-востоке – с Ростовской областью, на востоке – со Ставропольским краем, на юго-востоке – с Карачаево-Черкесской Республикой, на западе с Республикой Крым, на юге – с Республикой Абхазия. Внутри региона находится Республика Адыгея. Территория края

омывается водами Азовского на северо-западе и Чёрного на юго-западе морей.

Муниципальное образование Темрюкский район наделено статусом муниципального района законом Краснодарского края от 03.06. 2009 года № 685-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Темрюкский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского поселения и сельских поселений и установлении их границ».



Рисунок 1.1.1 – Положение территории Темрюкского муниципального района в составе Краснодарского края

Устав муниципального образования Темрюкский район принят решением Принят Решением Совета муниципального образования Темрюкский район Краснодарского края от 13 апреля 2017 г. №273 «О принятии Устава муниципального образования Темрюкский район».

Большую часть границ района составляет береговая линия, на юго-западе – Чёрного моря, на севере – Азовского, на западе Керченского пролива, через который проходит административная граница с Керчью (Крым). Общая протяжённость береговой линии 250 км, из них 220 км песчаных пляжей. Территория Темрюкского района граничит также со Славянским, Крымским районом края и городом-курортом Анапой.

Территория Темрюкского района включает в себя 1 городское и 11 сельских поселений (ГП и СП соответственно), объединяющих 39 населенных пунктов (НП)):

1. Темрюкское ГП объединяет НП: город Темрюк, посёлки Октябрьский и Южный Склон, хутор Орехов Кут с административным центром (АЦ) в городе Темрюк;
2. Ахтанизовское СП объединяет НП: станица Ахтанизовская, посёлки Пересыпь и За Родину, с АЦ в станице Ахтанизовская;
3. Вышестеблиевское СП объединяет НП: станица Вышестеблиевская, посёлок Виноградный, с АЦ в станице Вышестеблиевская;
4. Голубицкое СП в составе станицы Голубицкая, с АЦ в станице Голубицкая;
5. Запорожское СП объединяет НП: станица Запорожская, посёлки Красноармейский, Гаркуша, Береговой, Ильич, Приазовский, Батарейка, Чушка с АЦ в станице Запорожская;
6. Краснострельское СП объединяет НП: посёлки Стрелка и Закубанский, хутор Белый с АЦ в посёлке Стрелка;

7. Курчанское СП объединяет НП: станица Курчанская, посёлки Светлый Путь Ленина, Красный Октябрь, Ордынский с АЦ в станице Курчанская;

8. Новотаманское СП объединяет НП: посёлки Таманский, Веселовка, Прогресс, Артющенко с АЦ в посёлке Таманский;

9. Сенное СП объединяет НП: посёлки Сенной, Приморский, Солёный с АЦ в посёлке Сенной;

10. Старотитаровское СП в составе станицы Старотитаровская и с АЦ в станице Старотитаровская;

11. Таманское СП объединяет НП: станица Тамань и посёлок Волна с АЦ в станице Тамань;

12. Фонталовское СП объединяет НП: станица Фонталовская, посёлки Кучугуры, Юбилейный, Волна Революции с АЦ в станице Фонталовская.

Для демографической ситуации Темрюкского района характерны общероссийские тенденции: низкая рождаемость, высокий уровень смертности, некоторый рост естественного воспроизводства в последние годы. Показатели численности населения приведены в Приложении А.

Большую часть территории района занимают солёные и пресные лиманы, плавни и ерики дельты Кубани. Пляжи Азовского моря — мелкая ракушка с примесью кварцевого песка, черноморские пляжи Таманского полуострова — песчаные, общая площадь пляжей — около 7 тыс. кв. км.

На территории района расположен ряд грязевых вулканов, источники минеральных вод и лечебные грязи. В году 235 солнечных дней.

В районе расположены около 74 % площадей виноградников Краснодарского края — 18 тысяч га. Действует 14 винзаводов, производится более восьмидесяти марок вин.

В районе культивируется рисоводство. Развито рыболовство, рыбоводство и переработка рыбы.

Важной составляющей экономики района является летний туризм и курортно-оздоровительная сфера. В районе действуют более 28 баз отдыха, автокемпинг в посёлке Кучугуры, 4 пансионата, 12 детских оздоровительных учреждений. Развивается агротуризм. В районе на государственной охране состоят более 700 памятников археологии, в том числе 10 являются памятниками федерального значения.

Всё это оказывает существенное влияние на возрастание автодорожного и пассажирского трафика, определяет возрастающие требования к параметрам транспортной инфраструктуры района.

Транспортная инфраструктура Краснодарского края представляется очень развитой сетью автодорог федерального, регионального, межмуниципального значения, а также четырьмя железнодорожными ветками, пятью аэропортами, речным грузовым и восьмью морскими портами.

Являясь составной частью транспортного каркаса региона, транспортная система Темрюкского района включает автодороги федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, три морских международных порта: Темрюк на Азовском, Кавказ и Тамань на Чёрном море, речной порт в Темрюке. Действует автодорожный и железнодорожный мост через Керченский пролив.

Железнодорожные маршруты федерального значения дают выход к значимым промышленным центрам Северного Кавказа – Ростов-на-Дону и Краснодар, а также ориентированы в сторону морских портов района и региона – порты Новороссийск и Анапа, курортов Азовского и Черного морей, на Республику Крым.

Основу дорожного каркаса Темрюкского района составляют автодороги федерального значения, обеспечивающие дорожную привязку к разветвлённой региональной сети автодорог. В соответствии с перечнем автомобильных дорог общего пользования федерального значения,

утверждённого Постановлением Правительства РФ от 17 ноября 2010 года № 928 (с изменениями на 2 февраля 2019 года), к таким дорогам относятся пролегающие по территории района:

- 00 ОП ФЗ А-289 Краснодар-Славянск-на-Кубани-Темрюк-автодорога А-290 Новороссийск Керчь;
- 00 ОП ФЗ А-290 Новороссийск Керчь.

В соответствие с Перечнем автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края (с изменениями на 27 марта 2019 года), утверждённого Постановлением Главы администрации (Губернатора) Краснодарского края от 30 сентября 2008 года №977 (с изменениями на 27 марта 2019 года) к автодорогам, составляющим основу транспортной системы района, и развивающие относятся следующие:

- 1) автодороги регионального значения:
 - 03 ОП РЗ 03К-010 Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа;
 - 03 ОП РЗ 03К-582 Обход г. Темрюк;
 - 03 ОП РЗ 03К-493 г. Темрюк - п. Южный Склон;
 - 03 ОП РЗ 03К-494 ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры;
 - 03 ОП РЗ 03К-495 ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции;
 - 03 ОП РЗ 03К-496 ст-ца Запорожская - п. Гаркуша;
 - 03 ОП РЗ 03К-497 Подъезд к паромной переправе через реку Кубань;
 - 03 ОП РЗ 03К-498 ст-ца Запорожская - п. Береговой;
 - 03 ОП РЗ 03К-499 п. Ильич - п. Приазовский;
- 2) автодороги межмуниципального значения:
 - 03 ОП МЗ 03Н-486 г. Темрюк - ст-ца Фонталовская;
 - 03 ОП МЗ 03Н-488 п. Пересыпь - п. Солёный;
 - 03 ОП МЗ 03Н-489 п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс;
 - 03 ОП МЗ 03Н-490 п. Сенной - ст-ца Тамань;

- 03 ОП МЗ 03Н-491 п. Сенной - ст-ца Вышестеблиевская;
- 03 ОП МЗ 03Н-492 ст-ца Тамань - п. Веселовка.

Важнейшей частью транспортной инфраструктуры района являются автомобильные дороги общего пользования местного значения, которые обеспечивают движение грузовых и пассажирских потоков как внутри населенных пунктов, так и в границах муниципального района, обеспечивая выход транспортных средств на региональную сеть.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Темрюкского района составляет более 0,6 км/кв. км территории района, что выше среднерегиональной.

Значимыми для района транспортными узлами являются город Темрюк, развязка у хутора Белый. Для пропуска транзитных ТС организован южный объезд города Темрюк.

Отсутствие возможности у органов местного самоуправления финансировать в необходимом объеме дорожные работы на автодорогах местного значения являются сдерживающими факторами развития муниципального района и требуют оказания финансовой помощи за счет средств регионального и федерального бюджетов. Общая характеристика автодорог района дана в подразделе 1.4 проекта и Приложении В).

Пассажирские перевозки на междугородних маршрутах обслуживаются в соответствии с приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края от 13 июля 2016 года № 308 «Об утверждении реестра межмуниципальных маршрутов регулярного сообщения Краснодарского края», а также на пригородных маршрутах в соответствии с Реестром муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах одного сельского поселения, в границах двух и более поселений, находящихся в границах муниципального образования Темрюкский район (www.temryuk.ru/nash-rayon/transport-svyaz-i-dor-khoz/).

Воздушный транспорт в Темрюкском районе отсутствует. Ближайшие от административного центра город Темрюк аэропорты находятся в г. Анапа– Международный аэропорт Анапа (Витязево) имени В.К. Коккинаки (41 км), Международный аэропорт Краснодар имени Екатерины II (170 км), аэропорт Геленджик (130 км).

Распределение поселенческой сети по территории муниципального района в целом равномерное, с небольшим уплотнением в восточной части – вокруг районного центра и вдоль береговой линии.

Основа экономики района – виноградарство, виноделие, рыбная промышленность, портовое хозяйство.

В последние годы активно развивается туристско-рекреационный комплекс.

На территории района размещаются морские торговые порты «Темрюк», «Кавказ», «Тамань», оказывающие в последнее время существенное влияние на экономику района.

К существенным объектам трудового тяготения района относятся:

- строительство Северо-восточного грузового района морского порта Кавказ (2010-2022);
- строительство перегрузочного комплекса генеральных грузов открытого и крытого хранения в порту Кавказ (2006-2029);
- строительство автомобильного терминала Ро-Ро в порту Темрюк (2015-2021);

Объекты трудового тяготения рекреационной зоны:

- базы отдыха детских лагерей
- пансионата
- домов отдыха
- частных гостиниц
- гостевых домов

- автокемпингов
- пляжных территорий;
- бюро по размещению туристов;

Объекты трудового тяготения – месторождения полезных ископаемых:

- разведка и добыча месторождений углеводородного сырья,
- два месторождения формовочного песка,
- три месторождения строительного песка
- добыча песка при очистке лимана Старотитаровский.
- три месторождений кирпичных глин и суглинков.
- месторождения минеральных лечебных вод
- лечебных иловых сероводородных грязей (Кизилташский лиман, лиман Цокур).

Объекты трудового тяготения – организации:

- ООО «Победа» ст. Вышестеблиевская, ул. Ленина, д. 108 — 468 человек;
- ООО «Фанагория - Юг» ст. Старотитаровская, ул. Ленина, д. 217 – 325 человек;
- ООО «Фанагория – Агро» пос. Сенной, ул. Мира, д. 49 – 658 человек;
- ООО АФ «Мирный» пос. Виноградный, ул. Ленина, 8 323 человек;
- ОАО АПФ «Голубицкая» ст. Голубицкая, ул. Красная, 141 – 156 человек;
- ООО «Кубань-Вино» ст. Старотитаровская, ул. Заводская, д. 2 – 967 человек;
- ООО «Таманская винная компания – Кубань» ст. Старотитаровская, ул. Ростовская, д. 192 – 200 человек;
- ООО «Долина» ст. Вышестеблиевская, ул. Береговая, д. 45 – 208 человек;

- ООО АПК «Мильтрим - Черноморские вина» пос. Виноградный, ул. Мичурина, д 5б – 260 человек;
- ОАО АПФ «Фанагория» пос. Сенной, ул. Мира, д. 49 – 710 человек;
- ООО Винодельня «Юбилейная» (банкрот-процедура наблюдения) пос. Юбилейный, ул. Ленина, д.16 – 172 человек;
- ООО «Кубанская винная компания» пос. Сенной, ул. Мира, 1 – 110 человек;
- ООО «Пищевые ингредиенты» морской порт Тамань – 878
- РЭУ «Таманский групповой водопровод» ГУП КК «Кубаньводкомплекс» ст. Старотитаровская, 2 подъем – 275 человек;
- ЗАО «Таманьнефтегаз» пос. Волна, ул. Таманская, д 8 – 3451 человек;
- ООО «Зерновой Терминальный комплекс Тамань» 1500 м. западнее п. Волна – 2701500 м. человек;
- АО «Морской грузовой терминал «Кавказ» пос. Чушка – 100 человек;
- ООО «Анроскрым» порт Кавказ, пос. Чушка – 95 человек;
- ООО «Порт Мечел-Темрюк» Краснодарский край, г. Темрюк, порт Темрюк – 274 человек;
- ООО «Мактрэн -Нафта» г. Темрюк – порт Темрюк – 106 человек;
- Обособленное подразделение ООО «Газпром транссервис» г. Темрюк, порт Темрюк – 349 человек;
- ООО «ОТЭКО-Терминал» пос. Волна – 300 человек;
- ООО «Югнефтехимтранзит» порт Кавказ – 327 человек;
- ООО «Морской терминал «Тамань» Краснодарский край, порт Тамань – 496 человек;
- Филиал ООО «Аншип» пос. Чушка, порт Кавказ – 531 человек;

- ПК «Вышестеблиевское сельское потребительское общество» ст. Вышестеблиевская, ул. Кооперативная, д 41 – 188 человек;
- ООО ЧОП «Зевс» пос. Волна, ул. Таманская, 8 – 505 человек;
- ОАО «Передний край» пос. Ильич, ул. Степная, д. 17 – 40 человек.

Наибольшая нагрузка на автомобильную сеть Темрюкского района наблюдаться в зоне влияния развивающегося порта Тамань и транспортного перехода Керченского пролива.

Предпосылки развития транспортной системы района будут определяться с учетом следующих факторов:

потребность динамично развивающегося морского порта Тамань и его инфраструктуры, создаваемые рабочие места определяют возрастающую нагрузку на автомобильный транспорт;

создаваемые и развивающиеся рекреационные зоны в ст. Тамани, пос. Сенном и пос. Приморском увеличат нагрузку на пассажирский транспорт.

В основу повышения комплексной безопасности дорожного движения, конкурентоспособности района, доступности региональных и федеральных автодорог, улучшения инвестиционного климата и демографической ситуации в районе, должны быть положены действенные мероприятия территориального планирования и социально-экономического развития, приоритетного развития их обеспечивающей сферы – транспортной инфраструктуры Темрюкского района.

1.2 Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально–экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, материалов инженерных изысканий

Целью анализа имеющихся документов, планов и программ развития МО Темрюкский район является извлечение информации в интересах решения задач организации дорожного движения.

Полномочия органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности определены в статье 8 Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 №190–ФЗ (ред. от 27.06.2019) (далее по тексту подраздела – Кодекс) [11]. Наиболее существенными по влиянию на состояние транспортной инфраструктуры и организацию дорожного движения являются:

- подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципального района;
- утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципального района;
- утверждение документации по планировке территории муниципальных образований района.

К документам территориального планирования муниципального района относятся:

- 1) схема территориального планирования района (далее по тексту – СТП);
- 2) генеральные планы поселений района.

Нормативны градостроительного проектирования муниципального образования Темрюкский район разработаны в соответствии с Кодексом Российской Федерации, Законом Краснодарского края от 21 июля 2008 года № 1540 – КЗ «Градостроительный кодекс Краснодарского края»,

Постановлением Законодательного собрания Краснодарского края от 24 июля 2009 года № 1381 в части пункта «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Краснодарского края».

В основу экономического и градостроительного развития территории муниципалитета положена идея формирования конкурентоспособной и инвестиционно-привлекательной среды района адекватной имеющемуся потенциалу.

В совокупном промышленном продукте края доля Темрюкского района составляет 3,5-4%. Более 95 % от общего объема выпуска промышленной продукции приходится на долю обрабатывающих производств.

Основа экономики района – виноградарство, виноделие, рыбная, промышленность, портовое хозяйство.

Развивается туристско-рекреационный комплекс.

На территории района имеются месторождения полезных ископаемых – углеводородное сырье, газ, формовочные, строительные пески, кирпичные глины, месторождения минеральных лечебных вод и лечебных иловых сероводородных грязей (Кизилташский лиман, лиман Цокур).

В промышленном комплексе задействовано 258 предприятий, в том числе 17 категории «крупные и средние».

В совокупном промышленном продукте края доля Темрюкского района составляет около 4%. Более 95% от общего объема выпуска промышленной продукции приходится на долю обрабатывающих производств, и прежде всего пищевая промышленность, представленная винодельческой, рыбной, масложировой, молочной, мясной, хлебопекарной отраслями. Доля объема отгруженной продукции по остальным видам промышленной деятельности незначительна.

Важнейшей градообразующей отраслью является винодельческая промышленность. На винзаводах первичного и вторичного виноделия производится до 70% краевых объемов вина.

В структуре промышленного производства также выделяются промышленность стройматериалов, промышленность по производству транспортных средств и оборудования, производство готовых металлических изделий, обработка древесины и производство изделий из дерева, текстильное и швейное производство.

В аграрном производстве задействовано 19 сельскохозяйственных предприятий, из них 15 виноградарских, 2 рисоводческих, 1 животноводческое, 1 предприятие смешанного производства (зерновые и животноводческая продукция).

Кроме того, на территории района осуществляют сельскохозяйственную деятельность более 400 крестьянско-фермерских хозяйств.

Важное направление экономики – рыбоводство.

Общий фонд рыбохозяйственных водоемов – 137,6 тыс. га. Ежегодный улов рыбы составляет более 3 тыс. тонн. В районе 9 предприятий занимаются производством и добычей рыбы, в том числе рыбоконсервный завод.

В настоящее время на территории района успешно осуществляется инвестиционный проект по строительству международного глубоководного перевалочного морского порта Тамань (мыс Железный Рог), с объемами по перевалке грузов до 30 млн. тонн в год.

Этот факт отразится на возрастании тяжеловесных ТС в структуре автопотоков.

Улично-дорожная сеть является важной частью инфраструктуры района, связывая совокупность отраслей хозяйства и соответствующих организаций, обеспечивающих жизнедеятельность населения. За прошедшие десятилетия произошли существенные изменения в инфраструктуре района, связанные с активным развитием предприятий сферы торговли, сервиса (в первую очередь автомобильного), отдыха и санаторно-курортного лечения. В это же время произошел значительный рост автомобильного парка (главным образом личного транспорта) и одновременное качественное изменение

направленности и плотности транспортных потоков грузовых автомобилей. К современным дорожным сетям предъявляются требования увеличения их пропускной способности при одновременной обеспеченности безопасности движения транспортных средств и пешеходов, экологических норм воздушной среды за счет максимального сглаживания транспортных потоков. Но увеличение числа грузоперевозок приводит к появлению плотных транспортных потоков (ТП) на магистралях, усложнению организации дорожного движения и повышению негативных последствий. Первоначальные функции улично-дорожной сети постепенно утратились, в то время как их отрицательное влияние на жизнь человека, в числе которых - аварийности, повышения загрязнения окружающей среды, шума и увеличения себестоимости перевозки груза, стали все более заметными. Поэтому особую важность приобретает оптимальное планирование сетей, улучшение организации движения.

В целом, комплекс мероприятий по развитию УДС, как фактора влияющего на движение грузового транспорта, включает в себя три крупных блока: 1. Реконструкция улиц, играющих важную роль в обслуживании грузопотоков 2. Мероприятия по непосредственному развитию улично-дорожной сети 3. Проектирование и строительство транспортных пересечений и примыканий на магистралях в разных уровнях.

При проектировании мероприятий по развитию улично-дорожной сети должно максимально учитываться сложившаяся система улиц, направление перспективного развития города и исключались имеющиеся недостатки сложившейся УДС. А применение современных методов воздействия на транспортный поток позволит повысить пропускную способность улично-дорожной сети, снизить протяженность и время транспортных заторов, сократить число дорожно-транспортных происшествий и улучшить экологическую обстановку в районе.

СТП района определены следующие приоритетные направления развития территории района:

1. Снятие инфраструктурных ограничений. Решение первоочередных проблем в инженерной инфраструктуре;
2. Развитие объектов автомобильного, железнодорожного и водного транспорта в направлении Транспортного перехода через Керченский пролив
3. Развитие объектов водоснабжения, газоснабжения и энергетической инфраструктуры;
4. Развитие сельскохозяйственного комплекса. Ставить в основу: применение новых технологий по повышению урожайности, создание комплексов хранения и перевалки риса, строительство современных животноводческих ферм с приобретением племенного поголовья.
5. Развитие промышленного комплекса – промышленного района в юго-западной части района;
6. Развитие санаторно-курортного комплекса, планировка особых и охраняемых природных территорий
7. Увеличение площади селитебных территорий с целью обеспечения жильём расчётной численности населения, размещение резервных территорий для развития населённых пунктов на пострасчетный период.

Вместе с тем в СТП Темрюкского района администрацией учтены и отражены наиболее важные его компоненты, необходимые для разработки КСОДД:

- прогнозная модель социально-экономического и градостроительного развития района, перспективы пространственной структуры района;
- планы развития и рационального размещения промышленного, сельскохозяйственного, транспортного и рекреационного строительства на основе модели развития района;
- перспективы роста численности населения района в целом и в разрезе сельских поселений, мероприятия по перспективному развитию сельских поселений, уточнению систем расселения;

- планы совершенствования и развития транспортных связей районного, межрайонного значения;
- программы по охране природной среды и улучшению санитарно-гигиенических условий, совершенствованию природно-экологического каркаса территории, охране памятников истории и культуры.

Главная градостроительная идея района – оптимизация планировочной структуры и функционального зонирования, совершенствование системы расселения, территорий сельскохозяйственного назначения и рекреационных зон, улучшение экологической ситуации.

Строительство и устройство социальных и экономических объектов в районе с учетом прогноза прироста населения естественным образом отражается на состоянии транспортной инфраструктуры района, на характеристиках дорожного движения, что, в свою очередь, приводит к необходимости совершенствования организации дорожного движения.

Сложившаяся планировочная структура района представляет собой ряд населенных пунктов, сосредоточенных вдоль основных региональных и межмуниципальных автодорог, береговая линия и восточная часть района.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Государственная программа Краснодарского края «Развитие сети автодорог Краснодарского края» предусматривает предоставление субсидий местным бюджетам на софинансирование расходных обязательств муниципальных образований Краснодарского края на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

На момент разработки проекта обобщёнными недостатками УДС поселений района являются:

- большинство улиц и дорог населенных пунктов СП не имеют дорожные одежды капитального типа с асфальтобетонным покрытием;

- пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров),
- высокие риски ДТП с участием пешеходов.

К зоне транспортной инфраструктуры в районе относятся территории придорожной полосы автодорог, где разрешенными для использования являются объекты строительства придорожной инфраструктуры (сервиса), при согласовании с организациями, осуществляющими управление автодорогами:

- мотели для транзитных ТС и площадки отдыха;
- сооружения для постоянного и временного хранения ТС;
- предприятия по обслуживанию и ремонту ТС – СТО;
- предприятия общественного питания и магазины;
- АЗС;
- автомойки.

Более детально мероприятия развития транспортной инфраструктуры сельских поселений и межселенных территорий района рассмотрены в части, касающейся непосредственно при разработке, раздела 2 настоящего проекта.

Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов комплексного социально-экономического развития, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района составляют основу для планирования развития транспортной инфраструктуры, разработки комплексной схемы рациональной организации дорожного движения на автодорогах и УДС района.

Транспортные системы Темрюкского района и Краснодарского края связаны в единое целое системой водных коммуникаций, сетью железных и автомобильных дорог.

СТП в качестве стратегического направления развития автомобильных дорог Темрюкского района приняты:

- формирование сети автомобильных дорог со строительством новых обходных и подъездных дорог для реализации устойчивых внутри - и межрегиональных транспортных связей с краевым центром и сопредельными субъектами Российской Федерации;

- реконструкция автомобильных дорог общего пользования с учетом увеличения интенсивности движения и грузонапряженности;

- модернизация существующей сети автомобильных дорог, приведение их технического уровня в соответствии с объемами грузовых и пассажирских перевозок и размерами интенсивности движения;

- повышение качества эксплуатации дорог, уровня их обустройства, безопасности и экономичности перевозок;

- сокращение дорожно-транспортных происшествий и отрицательного воздействия на окружающую среду за счет улучшения дорожных условий.

Территория района обладает необходимыми условиями для развития транспортно-технологической деятельности:

- береговая линия Азовского и Черного морей имеет протяжение 240 км, здесь расположены порты Темрюк и Кавказ, суммарная перевалка грузов составляет более 12 млн. тонн;

- оба порта оснащены железнодорожными подходами, кроме морских судов обслуживают суда «река-море»;

- имеется вход во внутреннюю судоходную систему края р. Кубань;

- железнодорожные коммуникации общего пользования имеют выходы на магистральную железнодорожную сеть края;

- сеть автомобильных дорог общего пользования имеет хорошо разветвленную структуру (плотность автодорог составляет 121,4 км на 1000 кв. км, что в 1,3 раза выше, чем в среднем по Южному федеральному округу, и в 1,1 раза выше аналогичного показателя по Краснодарскому краю);

На региональных а/д Темрюкского района имеется 10 мостов общей протяженностью 1098м. Многие мосты и путепроводы имеют габарит проезда.

Серьезной проблемой в районе тяготения являются пересечения автомобильных дорог между собой и с железнодорожными путями, так как все они выполнены в одном уровне.

Наибольшая нагрузка на автомобильную сеть Темрюкского района будет наблюдаться в зоне развивающегося порта Тамань, а также в районе участка магистрали А-290 «Новороссийск – Керчь» – Транспортного перехода через Керченский пролив – в летний период (значения перспективной интенсивности движения на 2034 г. в обоих направлениях составляют порядка 22000 привед. авт./сут.).

Согласно перечню объектов капитального строительства, намеченному к реализации согласно утвержденной схеме территориального планирования Краснодарского края, на территории Темрюкского района намечены мероприятия по реконструкции автодорог регионального или межмуниципального значения:

- а/д Андреева гора – ст-ца Варениковская – г. Анапа, 7,794 км;
- а/д г. Темрюк – ст-ца Фонталовская, 29,165 км;
- а/д пос. Пересыпь – пос. Солёный, 13,250 км;
- а/д п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс, 43,194 км;
- а/д п. Сенной -ст-ца Тамань, 25,472 км;
- а/д п. Сенной - ст-ца Вышестеблиевская, 9,925 км;
- а/д ст-ца Тамань - п. Веселовка, 19,414 км;
- а/д г. Темрюк - п. Южный Склон, 10,145 км;
- а/д ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры, 5,355 км;
- а/д ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции, 5,040 км;
- а/д ст-ца Запорожская - п. Гаркуша, 8,120 км;
- а/д подъезд к паромной переправе через реку Кубань, 4,190 км;
- а/д ст-ца Запорожская – пос. Береговой, 3,557 км;

– а/д пос. Ильич – пос. Приазовский, 6,858 км;

Помимо вышеперечисленных мероприятий, указанным Постановлением определён следующий перечень объектов регионального значения, которые необходимы для обеспечения безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека и перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования:

– а/д Южный обход ст-цы Голубицкой (участок а/д «г. Темрюк – ст-ца Фонталовская»);

– участок а/д «пос. Стрелка – ст-ца Старотитаровская – пос. Прогресс».

В части развития объектов транспорта, администрацией муниципального образования Темрюкский район планируется к реализации ряд инвестиционных проектов и инвестиционных площадок автотранспортной инфраструктуры согласно таблице 1.2.1.

Таблица 1.2.1 – Перечень планируемых к реализации мероприятий

№ п/п	Наименование инвестпроекта	Площадь земельного участка, га
1	Строительство торгового центра и автовокзального комплекса, г. Темрюк, ул. Анджиевского	3,5
2	Придорожный комплекс для обслуживания большегрузного автотранспорта с сельскохозяйственной ярмаркой, западная часть, х.Белый	1,5907
3	Строительство автозаправочной станции, г.Темрюк, западная промзона	0,5
4	Строительство логистического центра, г.Темрюк, южный обход	7,4
5	Строительство многотопливной АЗС, СТО, автомойки, ст. Фонталовская	0,64
6	Строительство пункта сервисного обслуживания автотранспорта (до 5 постов), г. Темрюк, ул. Обороны	0,5986
7	Строительство многотопливной АЗС с комплексом придорожного сервиса, ст. Тамань	1,851

Таким образом, развития исследуемой транспортной сети будут определяться с учетом следующих факторов:

- потребностей динамично развивающегося морского порта Тамань и его инфраструктуры, вновь создаваемые рабочие места определяют дополнительную нагрузку на автомобильный транспорт;
- вновь создаваемые и развивающиеся рекреационные зоны в ст. Тамани, пос. Сенном и пос. Приморском увеличат нагрузку в основном на пассажирский транспорт;
- дорожная одежда многих автодорог не соответствует современным нагрузкам и требует усиления;
- технические параметры и уровень инженерного оснащения въездных дорог не соответствует размерам транспортных потоков, что приводит к перегрузке дорог, особенно в период летних «пиковых» нагрузок;
- отсутствуют обходные дороги для вывода транзитного транспорта из пос. Сенной, что отрицательно сказывается на условиях безопасности, создает значительные социальные и экономические проблемы, снижает привлекательность автомобильных маршрутов для транзитных перевозок;

Определённое значение, как объект притяжения при моделировании организации дорожного значения, имеет объект «Создание туристско-рекреационного кластера «Молодёжный рекреационный центр международного класса «PortOle» в посёлке Кучугуры.

Учитывая всё вышеизложенное, генеральные планы поселений также требуют корректировки с целью структуризации их в соответствие с заложенной в СП 42.13330.2016 технологией планирования застройки взаимосвязанных жилых, общественно-деловых, производственных, зон транспортной и инженерной инфраструктуры, рекреационного назначения и особо охраняемых территорий. При разработке настоящего проекта использованы правила, заложенные в разделе 11 «Транспорт и улично-дорожная сеть» СП 42.13330.2016 [24].

1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта и дорожную деятельность

Социально-экономическая и градостроительная деятельность на территории Темрюкского района характеризуется положительной динамикой развития основных секторов экономики и позитивными изменениями индикаторов, отражающих уровень жизни населения. Она опирается на имеющийся и развивающийся экономический потенциал района, основу которого составляет сельское хозяйство, добывающая и перерабатывающая промышленность.

В 2018 году в консолидированный бюджет края по муниципальному образованию Темрюкский район поступило 8,6 млрд рублей. В районную казну поступило 1,16 млрд рублей собственных доходов. Расходы консолидированного бюджета района в 2018 году составили 3,5 млрд рублей, что на 414 миллионов больше, чем в предыдущем году. Бюджет по расходам при этом исполнен в сумме 2,5 млрд рублей, темп роста 8,6%.

Бюджет района является социально ориентированным. Более 80% районных средств направлено на решение задач социального блока. Основное внимание в деятельности по социально-экономическому развитию уделено инвестиционным проектам и планомерному решению вопросов жилищно-коммунального хозяйства.

Особое внимание в деятельности администрации района уделено социальной сфере, отрасли ЖКХ и ремонту дорог.

Так, в 2018 году в районе в рамках реализации государственной программы «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края» было реконструировано и отремонтировано более 60 км дорог на общую сумму более 300 млн. рублей. Это рекордная сумма за последние 10 лет, которую муниципалитету удалось привлечь на развитие дорожного фонда.

В свою очередь ФКУ Упрдор «Тамань», с целью приведения в нормативное состояние подведомственной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения в соответствии с требованиями нормативно-технической документации разработаны и реализуются программы дорожных работ. Во исполнение данных программ ФКУ Упрдор «Тамань» в 2018 году завершило работы по объекту «Ремонт автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь км 113+00 – км 145+100, Краснодарский край», в 2019 году завершен объект «Ремонт автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь км 102+00 – км 113+000, Краснодарский край». Так, реализован комплекс мероприятий по приведению в нормативное состояние участка автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Новороссийск – Керчь км 102+000 – км 145+100.

В части обеспечения безопасности дорожного движения следует отметить, что ФКУ Упрдор «Тамань» с момента принятия в оперативное управления участка автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь км 102+000 – км 145+100 по настоящее время реализовало комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, в частности: на км 139 – км 145 в 2017 – 2018 гг. установлено металлическое барьерное ограждение, а также в 2018 году на км 124+866 установлен светофорный объект, позволяющий осуществить безопасный переход через автомобильную дорогу жителям ст. Запорожская. Также в 2016 – 2017 гг. выполнены планово-предупредительные работы на водопропускных трубах, расположенных на данном участке дороги.

В настоящее время ФКУ Упрдор «Тамань» заключен государственный контракт на содержание участка дороги А-290 Новороссийск – Керчь км 102+000 – км 145+100 и искусственных сооружений на нем.

В целях обеспечения сохранности конструктивных элементов транспортного перехода через Керченский пролив ФКУ Упрдор «Тамань» в 2019 году на км 138+000 участка автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь установило автоматический комплекс весового и габаритного

контроля транспортных средств, с помощью которого осуществляется правоприменительная практика по ст. 12.21.1 КоАП РФ.

В рамках реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р, предусмотрено осуществление развития дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту (мероприятия по реконструкции и строительству нового направления автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь).

С целью обеспечения безопасного и бесперебойного проезда по автомобильной дороге А-289 «Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь» до момента реализации мероприятий по ее развитию, ФКУ Упрдор «Тамань» в 2019 году разработало и защитило в Федеральном дорожном агентстве программу работ по капитальному ремонту, ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, а также устройству защитных слоев, слоев износа и поверхностных обработок на 2020 – 2022 годы. Согласно этой программе в 2019 году в административных границах Темрюкского района на км 143+500 – км 149+497 автомобильной дороги А-289 «Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь» выполнено устройство слоев износа.

В ближайшей перспективе согласно программе работ планируется приступить к реализации следующих объектов.

В 2021 году:

– «Капитальный ремонт автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь км 122+000 – 133+000», по данному объекту в настоящее время разрабатывается проектно-сметная документация;

– «Ремонт автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь км 114+000 – 122+000».

В 2022 году:

– «Капитальный ремонт автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь км 133+000 – 143+500»;

– «Капитальный ремонт моста через канал на км 133+708 автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь»;

– «Ремонт моста через реку Курка на км 107+520 автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь».

Также, в соответствии с информацией предоставленной ФКУ Упрдор «Черноморье» в письме №3431/09 от 30.03.2020 г. в настоящее время в соответствии с государственным контрактом выполняются строительно-монтажные работы, которые планируется завершить в декабре 2021 г. по объекту: «Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь (на Симферополь), подъезды к морским портам Кавказ и Тамань. Реконструкция автомобильной дороги 00 ОП ФЗ А-290 «Новороссийск – Керчь» на участке км 73 – км 100, Краснодарский край».

Большое внимание в 2018 году уделялось строительству и ремонту социально-значимых объектов Темрюкского района. На территории школы № 18 в станице Старотитаровской построен новый современный спортивный зал общей площадью 556 кв. м и стоимостью более 15 млн рублей. Выполнены работы по капитальному ремонту спортивных залов в школах № 17, 22 и 31.

В настоящее время завершены работы по проектированию спортивных залов в поселках Сенном, Прогресс и Виноградном.

Свыше 100 млн. рублей направлено на улучшение материально-технического состояния учреждений образования. Капитально

отремонтирована школа № 32 в поселке Волна. В 15-ти учреждениях образования выполнен капитальный ремонт кровли, общей стоимостью более 31 млн рублей. В 8-ми школах и детских садах проведены работы по капитальному ремонту систем электроснабжения на сумму около 13 млн. рублей.

Впервые за 20 лет проведены капитальные ремонты кровли в трех учреждениях дополнительного образования. Капитально отремонтирован Центр детского творчества, приобретен автобус для «Детско-юношеской школы», установлено ограждение в ст. Голубицкой на «Станции юных натуралистов», проводятся работы по газификации «Станции юных техников» в ст. Старотитаровской.

Проведены ремонты в школах искусств, приобретены новые музыкальные инструменты.

Беспрецедентная сумма в размере более 75-ти млн. рублей в 2018 году была направлена из районного бюджета на отрасль здравоохранения. Ранее подобные суммы на данное направление никогда не выделялись. Реализован проект по строительству и оснащению офиса врача общей практики в поселке Приморском на сумму более 10 млн. руб. Выполнены капитальные ремонты в амбулатории ВОП в п. Виноградный, амбулатории в ст. Голубицкой, фельдшерско-акушерских пунктов «Гаркуша», «Белый», «Волна», Краснострельской амбулатории; отремонтировано инфекционное отделение в районной больнице. Для привлечения в район врачей администрацией района было предоставлено 9 квартир.

182 млн. рублей было направлено на строительство 10 км магистрального водопровода «МТ-2», из которых 96 млн – средства краевого бюджета. Реализацию проекта планируется завершить в мае этого года. Это улучшит подачу воды в Новотаманском, Таманском, Вышестеблиевском и частично в Сенном поселениях.

Завершается проектирование магистрального водопровода МТ-1, что позволит улучшить водоснабжение жителей Запорожского, Фонталовского,

Старотитаровского и оставшейся части Сенного поселений. Реализацию проекта планируется завершить к концу 2019 года.

На текущее время Темрюкский район занимает второе место в Краснодарском крае (из 38) по объему инвестиций и 10-е место по темпу роста. Общий объем привлеченных инвестиций в 2018 году составил 45,5 млрд рублей.

В курортной отрасли намечены существенные перемены в связи с появлением новой туристической артерии «Темрюкский район - Крым».

В соответствии с Законом Краснодарского края от 7 июля 2013 года № 2735-КЗ «Об организации проведения капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах, расположенных на территории Краснодарского края, на 2014 - 2043 годы» на территории Темрюкского района выполнен план по капремонту учтённого имущества.

Наблюдается снижение темпов строительства индивидуальных жилых домов по причинам: отсутствие земельных участков, обеспеченных инженерной инфраструктурой.

Остаётся проблемой в увеличении доли детей в возрасте до 6 лет, получающих дошкольную образовательную услугу. В этой связи администрацией района предпринимается деятельность по строительству детских садов.

Доля обучающихся в общеобразовательных учреждениях, занимающихся во вторую (третью) смену, в общей численности обучающихся в муниципальных общеобразовательных учреждениях снижается.

Проведен ряд мероприятий по капитальному ремонту и оснащению объектов культуры и развития, физической культуры.

Несколько дворов МКД и парковых пространств получили вторую жизнь.

Освоение новых жилых территорий в сельских поселениях планируется после проведения ряда мероприятий:

- разработки проектов планировки и проектов межевания новых жилых районов;
- разработки и выполнения инженерной подготовки и инженерного оснащения территорий;
- строительство объектов транспортной и социальной инфраструктуры.

К социальной сфере относят, прежде всего, сферу услуг: образование, культуру, здравоохранение, социальное обеспечение, физическую культуру и общественное питание.

Подробная количественно-качественная характеристика социальных объектов по каждому сельскому поселению дана в Программах комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений.

Основные социально-значимые объекты Темрюкского муниципального района представлены в таблице 1.3.1.

Таблица 1.3.1 – Основные социально-значимые объекты

№	Наименование социального объекта	Адрес расположения	Число работников
1	Темрюкский филиал государственного бюджетного учреждения здравоохранения «Противотуберкулезный диспансер №2» министерства здравоохранения Краснодарского края	г. Темрюк, ул. Октябрьская д.184/1	65
2	Темрюкский филиал государственного бюджетного учреждения «Клинический кожно-венерологический диспансер» министерства здравоохранения Краснодарского края	г. Темрюк, пер. Зеленый д. 15	27
3	Районная поликлиника государственного бюджетного учреждения здравоохранения «Темрюкская центральная районная больница» министерства здравоохранения Краснодарского края	г. Темрюк, ул. Таманская д.69/А	146
4	Стационар (больничный городок) ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	г. Темрюк, ул. Октябрьская 184	512
5	Городская детская поликлиника ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	г. Темрюк, ул. Ленина д.66	68
6	Таманская участковая больница ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	Тамань, ул. Карла Маркса 61	82

Продолжение таблицы 1.3.1

7	Старотитаровская участковая больница ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ»	Ст-ца Старотитаровская	57
8	Голубицкая амбулатория ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	Голубицкая, ул. Красная д. 94	21
9	Запорожская амбулаторная ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	ст. Запорожская ул. Краснофлотская д.4А	29
10	Курчанская амбулаторная ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	ст. Курчанская ул. Красная д.63	27
11	Краснострельская амбулаторная ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Стрелка ул. Советская д.50А	28
12	Вышестеблиевская амбулаторная ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	ст. Вышестеблиевская	28
13	Сенная амбулаторная ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Сенной	34
14	Амбулатория врача общей практики Таманский ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Таманский ул. Краснодарская д.18А	6
15	Амбулатория ВОП п. Веселовка ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Веселовка ул. Титова д.15	5
16	Амбулатория ВОП п. Ильич ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Ильич ул. Свободная д.12	4
17	Амбулатория ВОП п. Приморский ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Приморский ул. Гагарина д.31А	7
18	Амбулатория ВОП п. За Родину ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. За Родину	7
19	Амбулатория ВОП п. Виноградный ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Виноградный ул. Суворова д.13А	7
20	ФАП ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	г. Темрюк-3 ул. Северная д.4	
21	ФАП Прогресс ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Прогресс ул. Гагарина д.4А	4
22	ФАП Волна ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Волна ул. Мира д.4	3
23	ФАП Приазовский ГБУЗ «Темрюкский ЦРБ» МЗ КК	п. Приазовский ул. Комарова 11 кв. 4	1
24	ФАП Волна Революции ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Волна Революции ул. Солнечная 19	2
25	ФАП Фонталовский ГБУЗ «Темрюкский ЦРБ» МЗ КК	ст. Фонталовская ул. Давыдова 33	1

Продолжение таблицы 1.3.1

26	ФАП Гаргуши ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Гаргуша ул. Ленина 27	1
27	ФАП Батарейка ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Батарейка пер. Октябрьский 5	1
28	ФАП Кучугуры ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Кучугуры ул. Ленина 17	3
29	ФАП Красный Октябрь ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Красный Октябрь ул. Центральная 9	5
30	ФАП Белый ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	х. Белый ул. Мира 38а	4
31	ФАП Солёный ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	х. Солёный ул. Центральная 53а	2
32	ФАП Юбилейный ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	п. Юбилейный ул. Юбилейная 27	7
33	ФАП «Северные сады» ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	г. Темрюк ул. Гагарина 154	-
34	ФАП «пос. Береговой» ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	Пос. Береговой ул. Центральная 34/в	-
35	ФАП «Ахтанизовский» ГБУЗ «Темрюкская ЦРБ» МЗ КК	-	5
36	Государственное казенное учреждение социального обслуживания Краснодарского Края «Темрюкский реабилитационный центр для детей и подростков с ограниченными возможностями»	Пос. Светлый Путь Ленина ул. Луговая д.3	88
37	Государственное бюджетное учреждение социального обслуживания Краснодарского Края «Темрюкский психоневрологический интернат»	г. Темрюк ул. Калинина д.117	101
38	ГКУ КК «Центр занятости населения Темрюкского района»	г. Темрюк ул. Ленина д. 48	31
39	Государственное бюджетное учреждение социального обслуживания «Темрюкский КСЦО»	г. Темрюк ул. Ленина д. 20	315
40	Управление социальной защиты населения министерства труда и развития Краснодарского края в Темрюкском районе	г. Темрюк ул. Ленина д. 63	47
41	Темрюкский межрайонный филиал территориального фонда страхования Краснодарского Края	г. Темрюк ул. Таманская 69а	35
42	Филиал бюро №47 ФГУ «ГБ МСЭ по Краснодарскому Краю»	г. Темрюк ул. Советская д. 125	11
43	Территориальный отдел Роспотребнадзора в Темрюкском районе	г. Темрюк ул. Розы Люксембург д. 21а	14
44	Управление Пенсионного фонда РФ в Темрюкском районе	г. Темрюк ул. Володарского д. 25	79

Состояние дорожной сети района может быть сдерживающим фактором социально-экономического роста и повышения мобильности трудовых ресурсов района. Важным в дорожной деятельности является участие района в государственной программе Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края» и получаемых средств из дорожного фонда.

Ежегодно состояние автомобильных дорог поддерживается работами по содержанию дорог с гравийным покрытием грейдированием с добавлением, при необходимости, нового материала и ямочным ремонтом асфальтобетонных работ.

Вместе с тем остаются проблемы транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения:

- высокий процент износа дорожной сети сельских поселений;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог на территории района требуемым в условиях развития АПК района, роста доли интенсивности грузовых ТС и личного транспорта в общем транспортном потоке;
- не достаточное количество или отсутствие на большей части автодорог объектов придорожного сервиса;
- пешеходное и велосипедное движение в населённых пунктах по проезжим частям УДС, высокие риски дорожно-транспортных происшествий.

В этой связи администрацией Темрюкского района развёрнута деятельность по следующим расширенным приоритетным направлениям:

- мониторинг технического состояния всех инженерных сооружений автомобильных дорог и УДС, корректировка объёмов необходимой реконструкции или строительства объектов дорожной сферы, организация проектно-изыскательских работ;
- приведение технического уровня существующих автомобильных дорог общего пользования к нормативным требованиям, с учётом

расширения объёма 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 соответствии с требованиями нормативных документов.

Транспортная отрасль района представлена предприятиями автомобильного, железнодорожного и водного транспорта, а также предприятиями по их эксплуатации.

Остаётся высокий уровень востребованности маршрутного общественного транспорта и необходимость обустройства пассажирских остановочных павильонов и площадок.

Маршрутная сеть общественного транспорта охватывает 100 % населённых пунктов района пригородными и прямыми междугородним сообщениями.

Анализ и обобщение мероприятий генеральных планов и планов развития транспортной инфраструктуры сельских поселений района определил минимально необходимый комплекс мероприятий системы актуальных задач деятельности органов местного самоуправления:

- 1) содержание существующей УДС;
- 2) разработка проектно-сметной документации, строительство, капитальный ремонт, реконструкция автодорог местного значения УДС поселений;
- 3) создание транспортных развязок на пересечениях автодорог, пролегающих по территории района;
- 4) организация пропуска грузовых транспортных средств различного назначения и категорий;

- 5) развитие придорожной сервисной инфраструктуры вдоль основных осей дорожного каркаса района;
- 6) устройство пешеходных дорожек (тротуаров) и переходов, обеспечение благоприятных условий и безопасного движения инвалидов, детей к образовательным организациям и велосипедного движения;
- 7) устройство парковочных мест и стоянок около значимых объектов населённых пунктов со значительной концентрацией людей и автомобилей;
- 8) оборудование остановочных площадок и павильонов для маршрутного пассажирского транспорта;
- 9) размещение необходимых дорожных знаков (замена, обновление) и разметки на УДС населённых пунктов и автодорогах района в соответствие с нормативами ГОСТ Р 52289 и Р 52290;
- 10) устройство светофоров в местах концентрации движения ТС и пешеходов;
- 11) резервирование территориальных коридоров перспективного строительства автодорог в границах населённых пунктов, содействие в выделении таких коридоров для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения;
- 12) совершенствование контрольно-надзорной деятельности по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

1.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, перспектив развития дорог на территории муниципального образования

Дорожно-транспортная сеть МО Темрюкский район представлена дорогами общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения. Опорная транспортная сеть представлена в графической части КСОДД на рисунке 1. Общая протяженность сети дорог регионального и межмуниципального значения составляет 195,1 км.

Наиболее значимыми дорогами, составляющими основу дорожной сети МО Темрюкский район, являются следующие автодороги общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения:

– автомобильная дорога 00 ОП ФЗ А-290 «Новороссийск – Керчь», проходящая в административных границах Темрюкского района осуществляет транспортную связь промышленных и сельскохозяйственных предприятий, расположенных на Таманском полуострове, с Новороссийским портом и Черноморским побережьем. В зависимости от участка имеет I и II техническую категорию. Ширина земляного полотна 10-19,75 м, проезжей части – 7,0 – 12,75 м. Количество полос для движения в зависимости от участка варьируется от 2 до 4-х. Покрытие выполнено из асфальтобетона. Участки автомобильной дороги А-290 «Новороссийск - Керчь» км 76+182 – км 99+375, км 101+542 – км 102+000, а также участок А-290 «Новороссийск – Керчь» подъезд к порту Кавказ от км 0+038 до км 0+057; от км 0+085 до км 1+779; от км 1+833 до км 2+212. находятся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Черноморье». Участки автомобильной дороги общего пользования федерального значения 00 ОП ФЗ А-290 «Новороссийск – Керчь» км 102+000 – км 145+100; км 100+990 – км 145+400 находятся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Тамань». В части участка автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Новороссийск – Керчь км 100+990

– км 145+400, следует отметить, что данный участок введен в эксплуатацию в 2018-2019 годах и находится в нормативном состоянии;

– автомобильная дорога 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк – А-290 Новороссийск-Керчь» – федерального значения, является одной из основных транспортных направлений Краснодарского края, связывает между собой прилегающие населенные пункты с районным и краевым центром – г. Краснодар. В административных границах Темрюкского района имеет две или четыре полосы для движения на разных участках и относится к II, I-в технической категории. Покрытие выполнено из асфальтобетона. Участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк – А-290 Новороссийск-Керчь» км 107+503 – км 149+497 в соответствии с распоряжением Федерального дорожного агентства от 28.09.2018 № 3632-р передан в оперативное управление ФКУ Упрдор «Тамань» с ноября 2018 года. В 2019 году выполнен комплекс работ по нанесению горизонтальной дорожной разметки на участке автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь км 143+500 – км 149+497;

– а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора – ст-ца Варениковская – г. Анапа» – автомобильная дорога регионального значения, протяженностью в границах района – 7,8 км. Техническая категория – II. В границах района на всём протяжении представлена двумя полосами для движения, ширина полосы движения 3,0 м, ширина обочины 1,5 – 2,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. Разметка нанесена краевая и осевая;

– а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк – ст-ца Фонталовская» – автомобильная дорога межмуниципального значения, протяженностью в границах района – 29,2 км. Техническая категория – III. Проходит через г. Темрюк, ст-ц. Голубицкую, п. За Родину и ст-ц. Фонталовскую. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, ширина полосы

движения 3,0 м, ширина обочины 2,0 – 2,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.1;



Рисунок 1.4.1 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская» на момент обследования

– а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк» – автомобильная дорога регионального значения II технической категории, общей протяженностью – 4,08 км. Имеет две полосы для движения, каждая шириной 3,0 м, ширина обочины 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин. Разметка нанесена краевая и осевая;

– а/д 03 ОП РЗ 03К-493 «г. Темрюк – п. Южный Склон» – автомобильная дорога регионального значения, общей протяженностью – 10,2 км. Техническая категория – IV. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, ширина полосы движения 2,75 м, ширина обочины

1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены сетки трещины, карты латок, а также шелушение дорожного покрытия. Разметка нанесена осевая;

– а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская – п. Кучугуры» – автомобильная дорога регионального значения IV категории, общей протяженностью – 5,35 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина не укрепленная, шириной 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.2;



Рисунок 1.4.2 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская – п. Кучугуры» на момент обследования

– а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская – п. Волна Революции» – автомобильная дорога регионального значения V категории, общей протяженностью – 5,01 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,5 м каждая. Обочина шириной 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены густые сетки трещин, а также одиночные заделанные выбоины. Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.3;

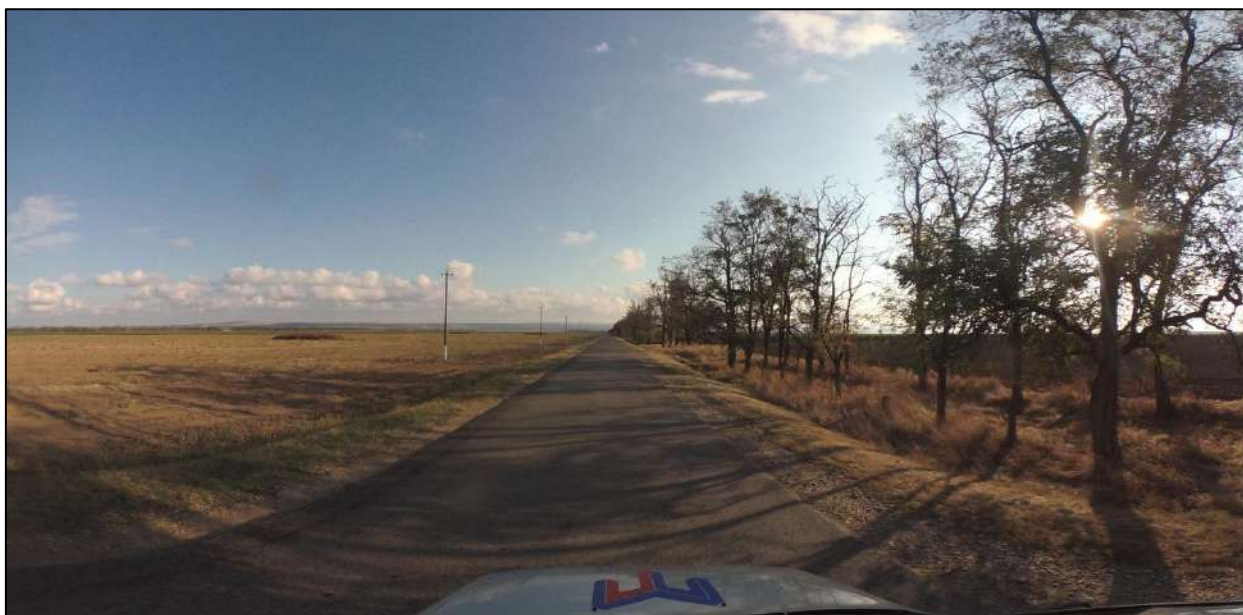


Рисунок 1.4.3 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции» на момент обследования

– а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская – п. Гаркуша» – автомобильная дорога регионального значения IV/V категории, общей протяженностью – 15,88 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,5 м каждая. Ширина обочины составляет не более 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин, карты латок, а также на отдельных участках наблюдаются выбоины. Разметка нанесена только осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.4;



Рисунок 1.4.4 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская – п. Гаркуша» на момент обследования

– а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань» – автомобильная дорога регионального значения IV категории, общей протяженностью – 4,19 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,75 м каждая. Ширина обочины 1,5 – 2,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин, одиночные продольные и поперечные трещины, а также шелушение дорожного покрытия. Разметка нанесена только осевая;

– а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская – п. Береговой» – автомобильная дорога регионального значения IV категории, общей протяженностью – 3,44 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,75 м каждая. Ширина обочины составляет не более 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены одиночные трещины. Разметка нанесена только осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.5;



Рисунок 1.4.5 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская – п. Береговой» на момент обследования

– а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич – п. Приазовский» – автомобильная дорога регионального значения V технической категории, общей протяженностью – 6,85 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,5 м каждая. Ширина обочины на различных участках варьируется от 0,5 до 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин, карты латок, а также одиночные выбоины. Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.6;



Рисунок 1.4.6 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский» на момент обследования

– а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь – п. Солёный» – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 13,2 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 3,0 м каждая. Ширина обочины 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин, а также шелушение дорожного покрытия. Разметка нанесена только осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.7;



Рисунок 1.4.7 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Солёный» на момент обследования

– а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» – автомобильная дорога межмуниципального значения III/IV технической категории, общей протяженностью – 43,4 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,75 – 3,0 м каждая. Ширина обочины варьируется от 0,5 – 2,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин, выбоины, карты латок, а также шелушение дорожного покрытия. Разметка нанесена краевая и осевая, требует обновления. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.8;



Рисунок 1.4.8 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» на момент обследования

– а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань» – автомобильная дорога межмуниципального значения, общей протяженностью – 25,55 км. Техническая категория – III/IV. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 3,0 м каждая. Ширина обочины 1,0 – 2,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены мелкие сетки трещин. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.9;



Рисунок 1.4.9 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань» на момент обследования

– а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» – автомобильная дорога межмуниципального значения III/IV технической категории, общей протяженностью – 9,9 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 2,5 м каждая. Ширина обочины 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены карты латок, а также одиночные трещины и выбоины. Разметка нанесена только осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.10;



Рисунок 1.4.10 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной - ст-ца Вышестеблиевская» на момент обследования

– а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка» – автомобильная дорога межмуниципального значения, общей протяженностью – 3,22 км. Техническая категория – IV. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, шириной 3,0 м каждая. Ширина обочины не более 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены карты латок, а также одиночные продольные и поперечные трещины. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.4.11;

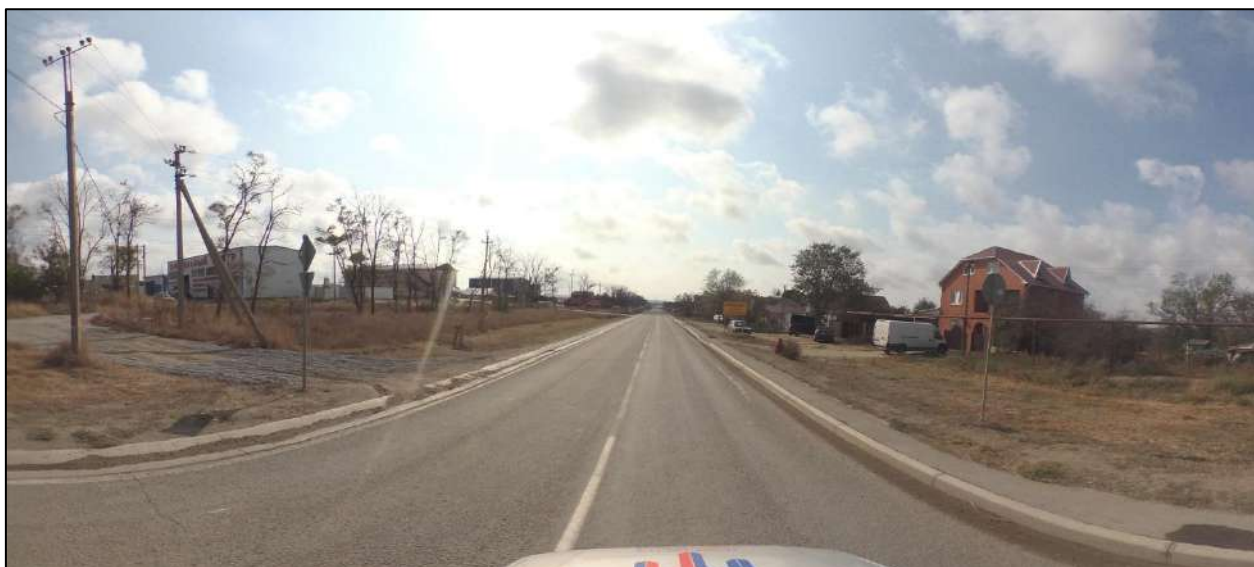


Рисунок 1.4.11 – Состояние дорожного покрытия а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань – п. Веселовка» на момент обследования

Полный перечень автомобильных дорог, проходящих по территории МО Темрюкский район Краснодарского края и их характеристики приведены в отчёте по сбору исходных данных (Приложение В).

Сводные данные по геометрическим параметрам элементов и состоянию покрытия основных магистральных автодорог на территории МО Темрюкский район представлены в таблице 1.4.1.

Анализ данных натурных обследований сети дорог МО Темрюкский район 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.

Таблица 1.4.1 – Геометрические параметры элементов участков дорог и состояние их покрытия в МО Темрюкский район

№	Название автомобильной дороги /улицы	Общее число полос, шт	Ширина полосы движения, м	Ширина обочины, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Тип покрытия	Тип разметки
1	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	2	3,0	1,5	7	асфальт без обработки	краевая и осевая
2	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская»	2	3,0	2,0	3	асфальт без обработки	краевая и осевая
3	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	2	3,0	1,5	3	асфальт без обработки	краевая и осевая
4	а/д 03 ОП РЗ 03К-493 «г. Темрюк - п. Южный Склон»	2	2,8	1,0	2	асфальт без обработки	осевая
5	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	2	3,0	1,5	4	асфальт без обработки	краевая и осевая
6	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	2	2,5	1,0	2	асфальт без обработки	отсутствует
7	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	2	2,5	1,0	4	асфальт без обработки	осевая
8	а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань»	2	2,75	2,0	3	асфальт без обработки	осевая
9	а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская - п. Береговой»	2	2,8	1,5	7	асфальт без обработки	осевая
10	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	2	2,5	1,5	5	асфальт без обработки	отсутствует

Продолжение таблицы 1.4.1

11	а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Соленый»	2	3,0	1,5	2	асфальт без обработки	осевая
12	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка» до а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»)	2	3,0	1,5	3	асфальт без обработки	краевая и осевая
13	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» до а/д 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк –А-290 Новороссийск-Керчь»)	2	2,75	1,5	3	асфальт без обработки	краевая и осевая
14	а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань»	2	3,0	2,0	2	асфальт без обработки	краевая и осевая
15	а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»	2	2,5	1,0	2	асфальт без обработки	осевая
16	а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка»	2	3,0	1,0	3	асфальт без обработки	краевая и осевая

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

Организация движения транспортных средств различного назначения, пешеходов и велосипедистов это сложный, многоступенчатый процесс. В трактовке федерального законодательства под организацией дорожного движения понимается деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. В современных условиях для достижения этой цели применяется значительное количество различных методических решений, технических средств и организационных мероприятий.

1.5.1 Общая характеристика существующей организации движения

В соответствии с данными, полученными в ходе натурного обследования, транспортная инфраструктура муниципального образования Темрюкский район включает в себя: дороги, улицы с асфальтобетонным и гравийным покрытием и грунтовым покрытием, а также тротуары, активно используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения. В пределах поселений для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, задействуются пешие маршруты и велосипедный транспорт. Транспорт общего пользования активно задействован на межмуниципальных маршрутах.

Организация движения транспортных средств на территории муниципального образования осуществляется на основе общепринятых правил дорожного движения с применением широкого спектра технических

средств, которые регулируют порядок движения транспортных средств и пешеходов, а также обеспечивают распределение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения, позволяют осуществлять разновременный пропуск транспортных потоков. Используются методы регулирования скоростного режима и устанавливающие локальные ограничений на передвижение транспортных средств, их остановку и стоянку.

Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется горизонтальной разметкой 1.1, 1.3 и 1.5, а в её отсутствие самими водителями с учётом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. Пересечения автомобильных дорог преимущественно выполнены в одном уровне, на наиболее ответственных пересечениях установлены знаки приоритета 2.1, 2.2, 2.4, 2.5 и 8.13., имеется несколько многоуровневых развязок. Проезжая часть задействуется, как для движения в двух направлениях, так и с использованием схем, предусматривающих одностороннее движение транспортных средств.

1.5.2 Оценка использования методов регулирования скоростного режима движения

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории поселений муниципального образования осуществляется установкой знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», со значением «20», «40», «50» и «70» км/ч. Помимо знаков ограничения скорости применяются искусственные неровности, представляющие собой искусственно созданные возвышения на проезжей части дороги, при переезде которых на скорости более 20 км/ч или 40 км/ч, в зависимости от конструкции, водитель испытывает определенный дискомфорт.

Места установки знаков ограничения скорости и размещения искусственных неровностей представлены на рисунках 10 – 26 графической части КСОДД.

При детальном обследовании территории установлено, что в основном регулирование скоростного режима движения ТС осуществляется вблизи детских образовательных учреждений и на опасных участках автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. В тоже время, не на всех участках установка знаков и искусственных неровностей произведена в соответствии с требованием ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52605-2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.

1.5.3 Оценка организации запрета остановки или стоянки

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств путём установки знаков 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, для обеспечения пропускной способности, а также обеспечения видимости и безопасности движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места проводить мероприятия по организации платных парковок.

Проведённое натурное обследование показало, что существующие на текущий момент на территории муниципального образования Темрюкский район запреты на стоянку и остановку транспортных средств обусловлены в основном такими причинами, как:

- стоянка или остановка создает помехи для движения (въезда или выезда) других транспортных средств;
- стоянка или остановка создаст помехи для движения пешеходов
- высокая вероятность возникновения аварийно-опасных ситуаций ввиду ограничения видимости;

Установленные знаки справляются с поставленной задачей, их наличие на данных участках целесообразно. Схемы расположения знаков 3.27, 3.28 на территории района показаны на рисунках 27 – 30 графической части.

1.5.4 Оценка организации светофорного регулирования

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. В зависимости от назначения светофоры подразделяют на две группы: Т - транспортные; П - пешеходные. В каждой группе светофоры подразделяют на типы и исполнения (Т.1 - Т.10, П.1 и П.2).

Помимо регулирующих функции, в ряде случаев светофоры обозначают нерегулируемые перекрёстки и пешеходные переходы, выполняют функцию привлечения внимания водителей (светофоры типа Т.7).

Светофоры Т.7 рекомендуется применять в случаях, если:

- интенсивность движения транспортных средств и пешеходов составляет не менее половины от норм для введения светофорного регулирования или не обеспечена видимость для остановки транспортного средства, движущегося со скоростью, разрешенной на предыдущем участке дороги перед пересечением автомобильных дорог или пешеходным переходом;
- пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений или по техническим обоснованиям

невозможно применение светофорного регулирования для обозначения пешеходного перехода.

На территории муниципального образования светофорные объекты (включающие в себя светофоры типа Т.1 и П.1) регулирующие повременное движение транспортных средств установлены лишь в г. Темрюк, поскольку на данное городское поселение предусмотрена разработка отдельной комплексной схемы ОДД, в рамках данного проекта детальное изучение данного населённого пункта не осуществлялось. Один светофорный объект, оборудованный устройством вызывного действия для пропуска пешеходов установлен на А-290 Новороссийск - Керчь 124 км + 900 м. На остальной территории района зафиксировано применение исключительно светофоров типа Т.7., обозначающих нерегулируемые пешеходные переходы.

Светофоры типа Т.7 установлены преимущественно вблизи территории детских образовательных учреждений. Схема расположения светофорных объектов представлена на рисунках 2 – 8 в графической части проекта.

1.5.5 Оценка применения одностороннего движения

В терминологии транспортного инженера под односторонним движением понимают метод регулирования дорожного движения путём использования всей ширины проезжей части улицы или дороги для движения транспортных средств только в одном направлении.

При этом, следует понимать, что если дорога имеет несколько проезжих частей, отделённых от друг друга разделительной полосы, то несмотря на то, что, в ряде случаев выезды на проезжую часть могут быть оборудованы знаками 5.5, при разработке комплексных схем такая дорога не считается односторонней.

Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу

населения в целом. Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц.

На территории муниципального образования Темрюкский район одностороннее движение, как метод организации движения применяется в ст-це Голубицкая по ул. Советская, по пер. Приморский и по ул. Курортная; в ст-це Тамань, по ул. Косоногова, по ул. Шмидта и ул. Лермонтова.

1.5.6 Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования

Автотранспорт общего пользования осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения призван удовлетворять потребности населения в перевозках грузов и пассажиров.

Из положений ст. 789 ГК РФ и ст. 19 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» вытекает, что к перевозкам транспортом общего пользования относятся регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляемые организациями на коммерческой основе.

В свою очередь, регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

1) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, осуществляемые в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта.

2) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок, осуществляются в соответствии с расписаниями, установленными для следования из начального и конечного остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок.

В каждом остановочном пункте по маршруту регулярных перевозок должны быть размещены информация о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименовании конечного остановочного пункта маршрута, информация о наименовании, об адресе и о номерах контактных телефонов органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

На территории муниципального образования Темрюкский район пассажирский транспорт общего пользования представлен автобусами средней и малой вместимости, движущимися по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров в обозначенных местах. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Режим движения ТС общего пользования на маршруте подчиняется общей динамике транспортного потока, мероприятий, обеспечивающих его приоритетное движение не выявлено, возникающие заторы оказывают непосредственное влияние на время движения по маршруту.

Для данных условий приоритетным мероприятием, связанным с общественным транспортом и направленным на обеспечение безопасности участников дорожного движения является соблюдение общих технических требований к элементам автобусных остановок, правилам их размещения на автомобильных дорогах и их обустройству техническими средствами организации дорожного движения.

В ходе проведения полевого этапа работ, был составлен перечень существующих мест остановок маршрутного транспорта с указанием наличия/отсутствия типовых элементов (см. таблицу Е.1, Приложения Е к отчёту по сбору исходных данных). Места расположения остановочных пунктов показаны на рисунках 62 – 71 графической части КСОДД.

По результатам анализа полученных в ходе натурного обследования данных выявлено, что часть остановок внутрирайонного пассажирского

транспорта не соответствует требованиям п. 3 ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» от 01.06.2003 (с изм. от 01.10.2008 г.). Около 6% не оборудованы дорожными знаками (либо знаки установлены не по ГОСТ), на более чем 24% отсутствуют автобусные павильоны, у 39% не предусмотрены заездные карманы, 15% не оборудованы посадочными площадками. 90% остановок не имеют ограждений. Таким образом складывающаяся ситуация не отвечает целям национального проекта «Безопасные и качественные дороги» и требует значительной проработки.

1.5.7 Оценка существующей организации движения грузовых транспортных средств

В городах со сложившейся улично-дорожной сетью выделить сразу несколько магистралей для организации грузовых перевозок очень сложно, поскольку это затрагивает интересы городского движения и оказывает сильное влияние на условия проживания в районах, где такие магистрали проходят. Число грузовых магистралей в городах не должно быть большим. В этой связи работы по созданию таких магистралей должны проводиться параллельно с упорядочиванием перемещений грузов по территории города. Необходимо при этом решить две основные задачи: определить экономически и экологически рациональную локализацию грузовых перевозок по улично-дорожной сети города и уменьшить отрицательные последствия совмещения грузового движения с движением других видов городского транспорта.

Выбор направлений грузовых перевозок зависит от количества и вида груза и схемы улично-дорожной сети. Наиболее притягательным является организация таких перевозок по кратчайшему направлению.

Основные грузообразующие пункты и центры притяжения грузового транспорта на территории МО Темрюкский представлены в таблице 1.5.7.1.

Таблица 1.5.7.1 – Основные грузообразующие пункты и центры притяжения грузового транспорта

№ п/п	Полное наименование	Место нахождения
1	ООО «Победа»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Вышестеблиевская, ул. Ленина, д. 108
2	ООО «Фанагория - Юг»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Старотитаровская, ул. Ленина, д. 217
3	ООО «Фанагория – Агро»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Сенной, ул. Мира, д. 49
4	АО Агрофирма «Южная»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Тамань, ул. Карла Маркса, д. 158
5	ООО АФ «Мирный»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Виноградный, ул. Ленина, 8
6	ОАО АПФ «Голубицкая»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Голубицкая, ул. Красная, 141
7	ООО «Кубань-Вино»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Старотитаровская, ул. Заводская, д. 2
8	ООО «Таманская винная компания – Кубань»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Старотитаровская, ул. Ростовская, д. 192
9	ООО «Долина»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Вышестеблиевская, ул. Береговая, д. 45
10	ООО АПК «Мильстрим - Черноморские вина»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Виноградный, ул. Мичурина, д 5 б
11	ОАО АПФ «Фанагория»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Сенной, ул. Мира, д. 49
12	ООО «Кубанская винная компания»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Сенной, ул. Мира, 1
13	ООО «Пищевые ингредиенты»	Краснодарский край, Темрюкский район, морской порт Тамань
14	ООО «Таманский завод переработки маслосемян»	Краснодарский край, ст. Тамань, ул. Карла Маркса, 123
15	ООО «Омега»	г. Темрюк, ул. Советская, д. 4/1
16	ООО «Зерновой Терминальный комплекс Тамань»	Краснодарский край, Темрюкский район, п. Волна, 1500 м. западнее
17	АО «Морской грузовой терминал «Кавказ»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Чушка
18	ООО «Анроскрым»	Краснодарский край, Темрюкский район, порт Кавказ, пос. Чушка
19	ООО «Порт Мечел-Темрюк»	Краснодарский край, г. Темрюк, порт Темрюк
20	ООО «ОТЭКО-Терминал»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Волна
21	ООО «СВЛ Марин Транзит Сервисиз»	Краснодарский край, Темрюкский район, г. Темрюк, ул. Советская, д. 79, оф. 1
22	ООО «Югнефтехимтранзит»	Краснодарский край, Темрюкский район, порт Кавказ
23	ООО «Морской терминал «Тамань»	Краснодарский край, Темрюкский район, порт Тамань
24	Филиал ООО «Аншип»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Чушка, порт Кавказ

№ п/п	Полное наименование	Место нахождения
25	ПК «Вышестеблиевское сельское потребительское общество»	Краснодарский край, Темрюкский район, ст. Вышестеблиевская, ул. Кооперативная, д 41
26	ОАО «Передний край»	Краснодарский край, Темрюкский район, пос. Ильич, ул. Степная, д. 17

Организация движения грузовых транспортных средств на территории муниципального района осуществляется применением дорожных знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», отдельно стоящими и совместно со знаками 8.3.1, 8.3.2 «Направление действия» совместным применением знаков 3.2 «Движение запрещено», 3.18.1 «Поворот направо запрещён», 3.18.2 «Поворот налево запрещён» со знаком 8.4.1 «Вид транспортного средства».

В связи с тем, что основной поток грузового транспорта проходит по федеральным, региональным и межмуниципальным дорогам, запрет движения грузового транспорта введён в населённых пунктах как правило на въездах в основную селитебную зону и на участках улиц проходящих вдоль территории образовательных учреждений или административных зданий. В частности, движение грузового транспорта ограничено:

- в п. Красный Октябрь по ул. Октябрьская;
- в ст. Курчанская по ул. Красная;
- в п. Стрелка по ул. Ленина, ул. Таманская;
- в ст - це Старотиторовская по ул. Ростовская, пер. Ильича, пер. Крылова; ул. Ленина, ул. Садовая, ул. Железнодорожная;
- в ст - це Ахтанизовская по ул. Красная, пер. Северный, пер. Безымянный;
- в п. За Родину по ул. Красная, ул. Володиной;
- в п. Сенной по ул. Ленина, пер. Азовский;
- в п. Юбилейный по ул. Ленина;
- в ст-це Запорожская по ул. Ленина;

- в ст-це Вышестеблиевская по ул. Пушкина, ул. Комсомольская, ул. Верхняя, пер. Ворошилова, пер. Почтовый; п. Веселовка, по ул. Мичурина; пер. Горького, пер. Володарского, пер. Лермонтова;
- в п. Волна по ул. Победы, ул. Мира, ул. Приморская; в ст-це Запорожская по пер. Охотничий;
- в п. Ильич по ул. Ленина, ул. Советская;
- в ст-це Голубицкая по ул. Советская, ул. Курортная;
- в х. Белый по ул. Дружбы, ул. Мира;
- в п. Таманский, ул. Кубанская, ул. Юбилейная; ул. Черноморская;
- в ст-це Тамань по ул. Карла Маркса, ул. Лермонтова, ул. Лебедева, ул. Соседского, ул. Беликова, ул. Фонтанная.

Схемы расположения знаков 3.4 показаны на рисунках 31 – 40 графической части.

1.5.8 Оценка организации пешеходного и велосипедного движения

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов.

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее ответственных разделов организации движения. Сложность этой задачи, обусловлена тем, что поведение пешеходов труднее поддается регламентации, чем поведение водителей, а в расчетах режимов регулирования трудно учесть психофизиологические факторы со всеми отклонениями, присущими отдельным группам пешеходов.

На практике часто не уделяется достаточного внимания условиям пешеходного движения. Усилия организаторов движения направляются главным образом на обеспечение движения транспортных средств. Такое положение в значительной мере объясняется тем, что при анализе ДТП в

качестве основных причин наездов на пешеходов, как правило, выделяют нарушения правил со стороны пешеходов и водителей, а влияние, которое оказывают недостатки в организации движения, остается недостаточно изученным и учтенным. Вместе с тем, рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

На рассматриваемой территории муниципального образования можно выделить следующие типичные ошибки организации движения пешеходов: отсутствие обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; недостаточное оборудование пешеходных переходов; отсутствие ограждений предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, малое количество пешеходных (бестранспортных) зон; отсутствие выделенных жилых зон и комплексной организации движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах. Наконец, исключительно важным является недостаточный учет наличия средств информирования незрячих людей, для которых обычные средства организации, резко теряют свою эффективность.

Всё перечисленное приводит к тому, что ДТП, связанные с наездом на пешехода, занимают второе место по количеству происшествий в 2016 – 2018 годах (см. п. 1.11 данной работы).

Вдоль основных транспортных магистралей ширина имеющихся тротуаров в целом соответствует СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 (утв. приказом Министерства регионального развития РФ от 28 декабря 2010 г. №820) (с изменениями и дополнениями). В тоже время, отсутствие либо неудовлетворительное состояние тротуаров у большей части улиц поселений, создает неудобства

для жителей, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов.

Схема расположения тротуаров и пешеходных дорожек муниципального образования Темрюкский район представлена на рисунках 53 – 61 графической части КСОДД.

Основным средством организации движения пешеходов на территории района являются обустройство наземных переходов соответствующими техническими средствами (дорожными знаками и горизонтальной разметкой).

На территории муниципального образования расположено порядка 270 обозначенных наземных пешеходных переходов. Схема их расположения представлена на рисунках 41 – 52 графической части КСОДД.

Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его мало затратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду в муниципальном образовании уделяется мало внимания организации велосипедных маршрутов и созданию безопасной среды для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает способ передвижения менее удобным и комфортным для жителей. Движение велосипедистов осуществляется по тротуарам, обочинам и проезжей части, что зачастую создает аварийные ситуации, ведет к затруднению движения участников дорожного движения.

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

1.5.9 Оценка организации движения на пересечениях линий транспорта с железнодорожными путями

Современные стандарты (определяющие правила проектирования, строительства и реконструкции пересечений железнодорожных линий общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования с автомобильными дорогами и пешеходными дорожками, исходят из того, что пересечения вновь строящихся железнодорожных линий и железнодорожных путей необщего пользования с магистральными дорогами городских и сельских поселений и магистральными улицами общегородского значения по СП 42.13330.2011, а также с автомобильными дорогами I, II и III категории по СП 34.13330.2012 следует проектировать в разных уровнях.

Подобный подход обусловлен тем, что железнодорожные переезды являются местами повышенной опасности. Дорожно-транспортные происшествия, происходящие на переездах, как правило, отличаются чрезвычайной тяжестью последствий.

В тоже время, изменение типов, существующих пересечении, является капиталоемким мероприятием, требующим тщательного обоснования невозможности или технико-экономической нецелесообразности сохранения существующего типа пересечения для эксплуатации железнодорожной линии. По этой причине, пересечения автомобильных магистралей с железнодорожными путями во многих случаях являются «узкими» местами в системе организации движения, резко ограничивающими пропускную способность дороги. Как правило, железнодорожные переезды являются местами длительных задержек транспортных средств, как на внегородских, так и на городских магистральных. В связи с этим пересечения одном уровне дорог с железнодорожными путями требуют самого пристального внимания служб, отвечающих за организации дорожного движения.

Для обеспечения безопасности переезды должны быть оборудованы соответствующими средствами сигнализации, информации и контроля. Пересечения железных дорог автомобильными дорогами должны осуществляться преимущественно под прямым углом.

Одним из основных требований, предъявляемых к железнодорожным переездам – это их исправное состояние и хорошая видимость. Для существующих переездов удовлетворительной считается видимость, при которой с транспортного средства, находящегося от крайнего рельса на расстоянии 50 м и менее, приближающийся с любой из сторон поезд (при скорости движения поездов 121 - 140 км/ч) виден не менее чем за 500 м. В случаях, движения поездов с более низкими скоростями предельное расстояние видимости может быть уменьшено.

На территории муниципального образования имеется 23 железнодорожных переезда, осуществляющих пропуск транспортных средств и пешеходов через главные пути железнодорожной ветки Крымск – Порт Кавказ Северо-Кавказской железной дороги и железнодорожные пути необщего пользования, места их расположения показаны на рисунке 1.5.6 графической части КСОДД. В настоящее время ведётся активное строительство дополнительных железнодорожных путей и строительство путепроводов.

Натурное обследование отмеченных переездов выявило, что схема движения и расстановка знаков соответствует требованиям ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», требуемое расстояние видимости обеспечено.

1.6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок

Парковка – стоянка автомобилей общего пользования, устраиваемая на элементах поперечного профиля улично-дорожной сети, имеющая въезд и выезд только со стороны проезжей части улицы, устраиваемая при условии обеспечения пропускной способности проезжей части и тротуаров.

Грамотная организация парковочного пространства на территории населённых пунктов является одним из ключевых инструментов городского транспортного регулирования и обеспечения требуемого уровня безопасности.

При оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаев паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

В рамках настоящей работы были выполнены натурные обследования условий движения на улично-дорожной сети муниципального образования Темрюкский район. Была собрана и систематизирована информация по парковочному пространству на предмет соответствия существующих парковочных мест требованиям ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и выявлены места с нарушением правил осуществления стоянки. Собранная информация в дальнейшем также использовалась для оценки влияния припаркованного автотранспорта на условия движения. Сводные результаты анализа представлены в таблице 1.6.1.

Таблица 1.6.1 – Сводные результаты анализа парковочного пространства в Темрюкском районе

№ п/п	Местонахождение	ТСОДД в наличии	Тип парковки / схема размещения ТС	Кол-во маши- но–мест
1	2	3	4	5
1	п. Ильич, ул. Набережная, вблизи д. 13	отсутствуют	уширение проезжей части / под углом 90 градусов	9
2	п. Ильич, ул. Ленина, д. 55	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
3	п. Ильич, ул. Ленина, д. 36 (СОШ № 17)	отсутствуют	парковочный карман / под углом 45 градусов	5
4	п. Чушка, по дороге А290, вблизи кафе «Ассоль»	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	25
5	п. Приазовский, ул. Комарова, д. 44 (Троицкая церковь)	отсутствуют	уширение проезжей части / под углом 90 градусов	15
6	ст. Запорожская, ул. Ленина, вдоль д. 20	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	37
7	ст. Запорожская, ул. Ленина, д. 25/2	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	6
8	ст. Запорожская, ул. Ленина, д. 21	знак 6.4	парковочный карман / под углом 90 градусов	12
9	ст. Запорожская, пер. Школьный, д. 29	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
10	ст. Запорожская, ул. Краснофлотская, д. 58	разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
11	ст. Запорожская, ул. Краснофлотская, д. 58	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	17
12	п. Кучугуры, ул. Красная, д. 44	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	5
13	п. Кучугуры, ул. Красная, д. 38/1	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
14	п. Кучугуры, ул. Красная, д. 12	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
15	п. Кучугуры, ул. Красная, д. 16-а	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	5
16	п. Кучугуры, ул. Коммунистическая, д. 75/1	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
17	п. Кучугуры, ул. Ленина, д. 127	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
18	ст. Фонталовская, ул. Мира, д. 16, противоположная сторона	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
19	ст. Фонталовская, ул. Давыдова, д. 21	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	10

Продолжение таблицы 1.6.1

20	п. Юбилейный, ул. Ленина, д. 16	разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	16
21	п. За Родину, ул. Советская, вблизи въезда в туристический комплекс «Островок здоровья»	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
22	п. Пересыпь, ул. Бондаревой, вблизи продуктового рынка	разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
23	п. Пересыпь, ул. Бондаревой, вблизи дома культуры	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	13
24	п. Сенной, пер. Комсомольский, вблизи ОАО «Фанагория»	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	35
25	п. Сенной, ул. Кулакова, д. 31 (детский сад № 39)	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	23
26	п. Сенной, ул. Кулакова, д. 31- а (музыкальная школа)	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	12
27	п. Сенной, ул. Мира, вблизи магазина стройматериалов «Пирамида»	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	15
28	п. Сенной, ул. Мира, вдоль д. 1/4, д. 1/5, д. 1/6	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	35
29	п. Сенной, ул. Мира, вблизи д. 1/3	отсутствуют	на прилегающей территории / не определена	45
30	п. Сенной, ул. Мира, д. 27	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	5
31	п. Сенной, ул. Мира, д. 33	отсутствуют	на прилегающей территории / не определена	8
32	п. Сенной, ул. Мира, д. 32	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов, 2 ряда	26
33	п. Сенной, ул. Мира, вблизи д. 49-а	разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	28
34	п. Сенной, ул. Мира, д. 40	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	14
35	п. Сенной, ул. Мира, д. 42-а	отсутствуют	на прилегающей территории / не определена	13
36	п. Сенной, ул. Мира, д. 36-и	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 45 градусов	14

Продолжение таблицы 1.6.1

37	п. Сенной, ул. Мира, д. 49	разметка 1.1	на прилегающей территории / не определена	30
38	п. Приморский, ул. Ленина, д. 2	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	18
39	п. Приморский, ул. Лермонтова, д. 2 (детский сад № 41 «Ромашка»)	отсутствуют	парковочный карман / под углом 45 градусов	8
40	ст. Голубицкая, ул. Красная, д. 112	разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	18
41	ст. Голубицкая, ул. Красная, д. 128 (школа № 21)	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	4
42	ст. Голубицкая, пер. Приморский, д. 16-а	разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
43	ст. Голубицкая, ул. Восточная, вблизи ОАО «Лада»	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	35
44	ст. Голубицкая, ул. Курортная, д. 76-а	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	12
45	ст. Голубицкая, ул. Восточная, д. 8	знаки 6.4, 8.17 разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 45 градусов, 2 ряда	9
46	ст. Голубицкая, ул. Восточная, д. 8	знаки 6.4, 8.17 разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 45 градусов, 2 ряда	34
47	ст. Голубицкая, ул. Красная, д. 1-а	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	15
48	ст. Голубицкая, пер. Клубный, д. 5/1	отсутствуют	уширение проезжей части / под углом 90 градусов	24
49	ст. Голубицкая, пер. Клубный, д. 12	отсутствуют	уширение проезжей части / под углом 90 градусов	22
50	ст. Тамань, ул. Пролетарская, д. 77/1	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов, 2 ряда	30
51	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, д. 250, противоположная сторона	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	13
52	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 238	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	6
53	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 174	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 45 градусов	5
54	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 174, со стороны ул. Косоногова	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	15
55	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 158	отсутствуют	на прилегающей территории / под углом 90 градусов, 2 ряда	24

Продолжение таблицы 1.6.1

56	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 156	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	10
57	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 157/а	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	5
58	ст. Тамань, ул. Октябрьская, вблизи д. 26	отсутствуют	парковочный карман / под углом 45 градусов	8
59	ст. Тамань, ул. Октябрьская, вблизи д. 7	разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
60	ст. Тамань, ул. Косоногова, вблизи д. 1 (стоянка автобусов)	разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	5
61	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 129	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
62	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 127	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
63	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вдоль д. 121	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	20
64	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вдоль д. 116 а, д. 116А/1, д. 116-б, д. 116-в, д. 116-г, д. 116-ж	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	50
65	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи рынка	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	11
66	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи рынка	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	14
67	ст. Тамань, ул. Карла Маркса, д. 104	отсутствуют	парковочный карман / под углом 45 градусов	4
68	ст. Тамань, вблизи перекрестка ул. Пушкина и ул. Карла Маркса, противоположная сторона рынка	отсутствуют	на прилегающей территории / не определена	70
69	ст. Тамань, вблизи рынка, по ул. Пушкина	отсутствуют	парковочный карман / под углом 90 градусов	45
70	ст. Тамань, ул. Пушкина, вблизи д.46	отсутствует	на прилегающей территории	70
71	ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи д.201	отсутствует	на прилегающей территории	30
72	ст-ца. Старотитаровская, пер. Октябрьский, вблизи д.16Б	отсутствует	на прилегающей территории/ под углом 90 градусов	4
73	ст-ца. Вышестеблиевская, пер. Советский, вблизи д. 94	отсутствует	на прилегающей территории	8
74	п. Таманский, ул. Кубанская, вблизи д.2 на прилегающей территории промзоны	отсутствует	на прилегающей территории/ под углом 90 градусов	14
75	ст-ца. Тамань, ул. Пушкина, вдоль д.4	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	8

Продолжение таблицы 1.6.1

76	х. Белый, ул. Шоссейная, вблизи д.96, д.98	отсутствует	на прилегающей территории	36
77	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вдоль д.7, д.7Б, Д.11А (продуктовый рынок)	отсутствует	парковочный карман / под углом 45 градусов	26
78	ст-ца. Тамань, ул. Пушкина, вблизи д. 14А	отсутствует	на прилегающей территории/ под углом 90 градусов	8
79	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д. 261	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	12
80	ст-ца. Тамань, ул. Пушкина, вдоль д. 2/2	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	10
81	ст-ца. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д. 59А	отсутствует	на прилегающей территории/ под углом 90 градусов	9
82	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.33	отсутствует	на прилегающей территории/ под углом 90 градусов	30
83	ст-ца. Вышестеблиевская, ул. Ленина, вдоль д.78	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	12
84	ст-ца. Вышестеблиевская, ул. Кооперативная, вблизи д.41	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	12
85	ст-ца. Вышестеблиевская, пер. Советский, вблизи д. 41А	отсутствует	на прилегающей территории/ под углом 90 градусов	10
86	ст-ца. Фонталовская, ул. Собина, вблизи д.21	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	8
87	п. Стрелка, ул. Таманская, вблизи д. 4	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
88	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.358А	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	11
89	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вдоль д. 21 (магазин автозапчастей)	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	10
90	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ростовская, вблизи д.84	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
91	ст-ца. Тамань, на прилегающей территории а/д местного значения, близи п. Строителей	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	56
92	п. Волна, ул. Таманская, вдоль д.8	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	54
93	ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вдоль д.120	отсутствует	парковочный карман / под углом 90 градусов	13
94	п. Стрелка, ул. Чапаева, вблизи д.32	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	32
95	п. Виноградный, ул. Мичурин, вблизи д.24	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	22
96	п. Волна, а/д внутриквартальный проезд вблизи д.9	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	5

Продолжение таблицы 1.6.1

97	п. Таманский, а/д минимальной значимости, вдоль детского сада №31	отсутствует	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	10
98	ст-ца. Тамань, ул. Пушкина, вдоль д.5 (Таманская автостанция)	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	24
99	ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Школьная	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	10
100	п. Волна, ул. Ленина, вблизи д. 10	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 45 градусов	19
101	п. Виноградный, ул. Мичурина, напротив д.56	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	22
102	ст-ца. Вышестеблиевская, пер. Лермонтова, вблизи д. 656	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	4
103	п. Светлый Путь Ленина, ул. Славянска-ул. Красная, вдоль д.67	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	14
104	п. Светлый Путь Ленина, ул. Строительная, вблизи д.87	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	6
105	п. Красный Октябрь, ул. Красная, вблизи д.92	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	8
106	п. Красный Октябрь, ул. Красная, вблизи д.58	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	6
107	п. Стрелка, ул. Ленина, вблизи д.8В	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
108	п. Стрелка, ул. Чапаева, вблизи д.22	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	9
109	п. Стрелка, ул. Чапаева, вблизи д.12А	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	10
110	а/д местного значения, вблизи подъезда к п. Таманский	отсутствуют	на прилегающей территории/ для большегрузного транспорта	378
111	ст-ца. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д.1	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории	110
112	п. Волна, а/д местного значения вблизи д. 57	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории/ для большегрузного транспорта	117
113	ст-ца. Вышестеблиевская, ул. Ленина, вдоль д. 61А	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	12
114	ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи д.40	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	14
115	ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи д. 94	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	5
116	ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Базарная	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
117	ст-ца. Тамань, ул. Победы, вдоль д. 25	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	27

Продолжение таблицы 1.6.1

118	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича- ул. Заводская, вблизи д. 53	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	23
119	ст-ца. Тамань, ул. Некрасова, вдоль д.1	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	13
120	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.74	знак 6.4, разметка 1.1	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	11
121	п. Волна, ул. Ленина, вблизи д.23	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
122	ст-ца. Тамань, ул. Некрасова, вблизи д.2	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	11
123	ст-ца. Курчанская, ул. Кирова, вблизи пересечения с ул. Гоголя	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	11
124	ст-ца. Тамань, ул. Победы, вблизи д.22	знак 6.4, разметка 1.1	парковочный карман / под углом 90 градусов	11
125	п. Волна, ул. Таманская, вдоль д. 126	знак 6.4, разметка 1.1	вдоль проезжей части	26

Согласно представленным данным общее количество парковочных мест на улично-дорожной сети оценивается в 2589 единиц. Значительная часть (71,2%) выделенных зон для осуществления временной стоянки автомобилей не соответствует требованиям вышеуказанного стандарта на предмет оборудования соответствующими техническими средствами (знаки 6.4 «Парковка» (парковочное место), знак 8.17 «Инвалиды», разметкой 1.1 «Обозначает границы стояночных мест транспортных средств», разметкой 1.24.3 «Дублирование дорожного знака «Инвалиды»).

Платные парковочные зоны вдоль проезжей части, а также платные внеуличные парковки в Темрюкском районе отсутствуют. Многоуровневых внеуличных парковок также нет.

Кроме выделенных парковочных зон, в качестве мест временного и постоянного хранения автотранспорта используются придомовые территории, а также краевая зона проезжей части.

В целом анализ парковочного пространства показал, что на сегодняшний день в районе стоит проблема нехватки организованных мест временного и постоянного хранения автотранспорта. Повсеместно встречается хаотичная парковка, в том числе с нарушением правил

дорожного движения, снижающая пропускную способность дорожной сети.

В частности, наблюдаются:

- нарушения правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, где остановка или стоянка запрещена дорожными знаками 3.27 «Остановка запрещена», 3.28 «Стоянка запрещена»;
- расположение транспортных средств способом, не соответствующим требованию п.12.2 ПДД РФ;
- остановка или стоянка транспортных средств ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств;
- размещение транспортных средств на газонах.

Складывающаяся ситуация нередко препятствует движению пешеходов и велосипедистов, проезду автотранспорта и специальных машин (пожарных, машин скорой помощи, аварийных, уборочных).

В муниципальном образовании отсутствует система ведения учёта парковочного пространства общего пользования на автомобильных дорогах местного значения городского округа, предусмотренная Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Приведенные негативные моменты ведут к ухудшению условий движения и снижению уровня безопасности для всех участников движения – пешеходов, общественного транспорта и владельцев транспортных средств. В целом, сложившаяся ситуация не в полной мере соответствует требованиям СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России», ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и нуждается в принятии действенных мер по улучшению парковочного пространства на территории района.

1.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

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

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

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

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

Знаки и светофоры размещают таким образом, чтобы они воспринимались только участниками движения, для которых они предназначены, и не были закрыты какими-либо препятствиями (рекламой, зелеными насаждениями, опорами наружного освещения и т. п.), обеспечивали удобство эксплуатации и уменьшали вероятность их повреждения (п. 4.3 ГОСТ Р 52289-2019).

Основные параметры технического состояния светофоров и их комплектность устанавливаются визуальным осмотром. Отдельные детали и элементы не должны иметь видимых повреждений и разрушений.

Все сигналы светофора должны быть исправны и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации дорожного движения на данном участке. В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении, согласно требованиям Национального стандарта РФ ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. N 109–ст.), не более, чем на 20%.

На территории МО Темрюкский район установлены светофоры типа Т.7 их режимы работы и состояние соответствует нормативным требованиям. Пример эксплуатационного состояния светофоров, расположенных на территории муниципального образования представлен на рисунке 1.7.1

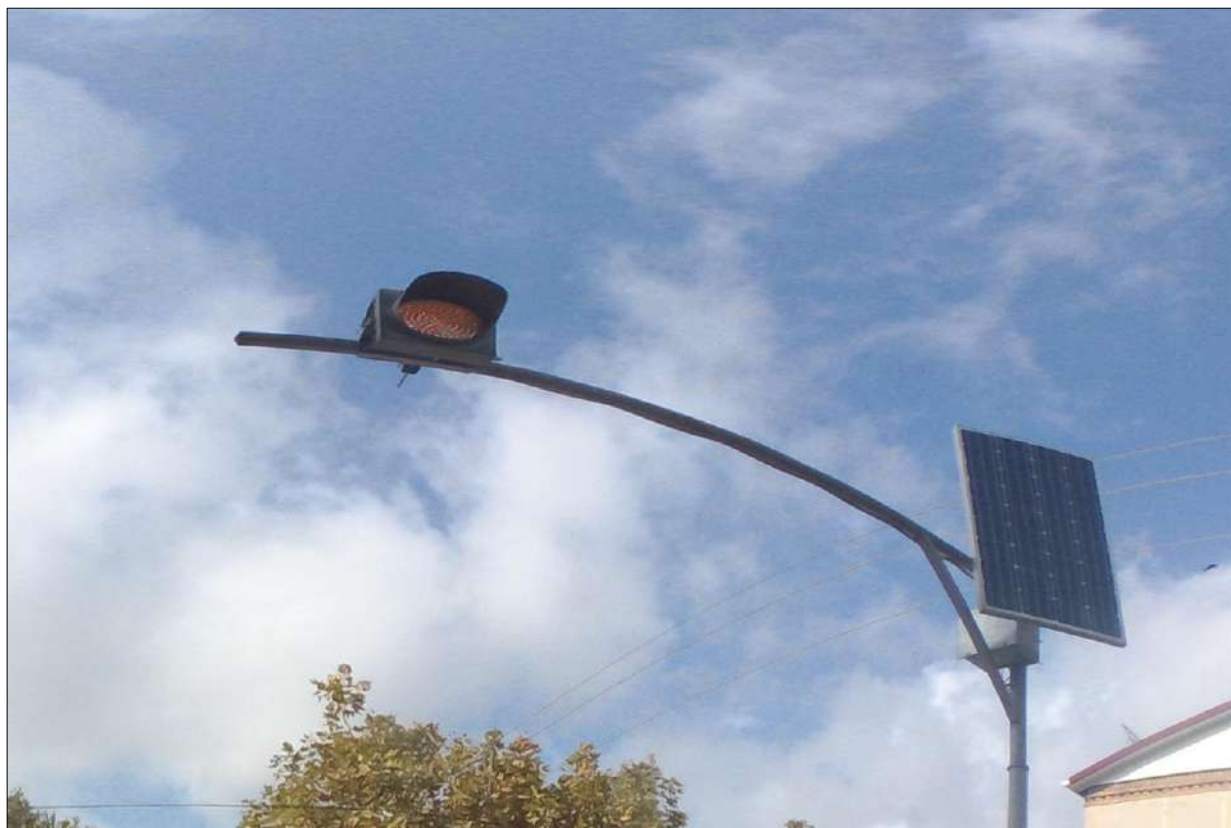


Рисунок 1.7.1 – Пример эксплуатационного состояния светофора Т.7, расположенного по ул. Косоногова, ст-ца Тамань

В соответствии с требованиями Российского законодательства, дороги и улицы оборудуются дорожными знаками, соответствующие требованиям «ГОСТ Р 52290–2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 121–ст.) (ред. от 09.12.2013) и в процессе эксплуатации, отвечающие требованиям «ГОСТ Р 50597–2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. Приказом Росстандарта от 26.09.2017 N 1245–ст.).

В ходе проведения обследования эксплуатационного состояния дорожных знаков определялось состояние поверхности и читаемость символов на знаке. Предварительную оценку состояния дорожных знаков производят путем визуального осмотра при проезде на автомобиле в темное (с включенным ближним светом фар) и светлое время суток. В процессе визуального контроля фиксируют дорожные знаки, на которых визуально наблюдаются нарушения видимости и различимости изображения.

Согласно нормам ГОСТ Р 50597–2017, замену поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение 3 суток после обнаружения повреждений и недостатков, а знаков приоритета, в целях обеспечения безопасности движения, в течение суток.

По полученным данным, дорожные знаки, расположенные на территории муниципального образования Темрюкский район, находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям. Поверхность знаков чистая, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки, затрудняющих восприятие символа. Пример эксплуатационного состояния знаков, представлен на рисунке 1.7.2, 1.7.3



Рисунок 1.7.2 – Вид эксплуатационного состояния знака 5.19.1 «Пешеходный переход» на желтом фоне и знака 5.20 «Искусственная неровность», расположенных по ул. Свободная в п. Ильич



Рисунок 1.7.3 – Вид эксплуатационного состояния знака 1.23 «Дети» и знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости», расположенного по ул. Мира в х. Белый

Проверка эксплуатационного состояния вертикальной и горизонтальной дорожной разметки производилась в соответствии с требованиями ГОСТ 32952–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля». В процессе визуального контроля фиксировались участки разметки, на которых визуально наблюдались нарушение видимости и сохранности по площади.

По результатам натурного обследования установлено, что на основных транспортных магистралях состояние разметки оценивается как удовлетворительное, в тоже время на второстепенных дорогах и улицах выявлены факты полного отсутствия дорожной разметки либо плохая её читаемость вследствие высокой степени износа.

Примеры эксплуатационного состояния горизонтальной и вертикальной дорожной разметки, применяемой на территории муниципального образования представлены на рисунках 1.7.4. – 1.7.5.



Рисунок 1.7.4 – Пример эксплуатационного состояния горизонтальной разметки 1.1 (разделяющей транспортные потоки противоположных направлений), 1.2 (обозначающей край проезжей части), разметки 1.14.1 (обозначающей пешеходный переход) нанесённых по ул. Школьная, п.

Красный Октябрь



Рисунок 1.7.5 – Пример неудовлетворительного состояния разметки 1.1 (разделяющей транспортные потоки противоположных направлений) и разметки 1.14.1 (обозначающей пешеходный переход) нанесённых пер.

Ильича, ст-ца Старотиторовская

На опорной сети муниципального образования Темрюкский район установлены искусственные неровности для снижения скорости проезда транспортных средств. Схема размещения ИН уже была рассмотрена в пункте 1.5.2. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289–2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. В ходе обследования выявлено эпизодическое нарушение требований стандарта, в виде отсутствия знаков 5.20 «Искусственная неровность», обозначающих границы искусственной неровности.

Проверка эксплуатационного состояния искусственных неровностей проводилась в разрезе соответствия требованиям «ГОСТ Р 52605–2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие

технические требования. Правила применения» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 N 295-ст) (ред. от 09.12.2013). Техническое состояние ИН контролировалось визуально. Контроль световозвращающих элементов осуществлялся по ГОСТ Р 51256–2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования (ред.01.06.2018).

При осмотре ИН сборно-разборной конструкции проверялось наличие всех элементов, их состояние и плотность прилегания к покрытию дороги. В ходе осмотра монолитной конструкции ИН проверялось отсутствие просадок, выбоин, иных повреждений. Соответствие геометрических параметров нормативным. По результатам обследования конструкций ИН установлено общее удовлетворительное состояние. Отсутствие, либо плохая читаемость нанесенной разметки выявлена на 10% обследуемых объектов. Просадок, отсутствие элементов не зафиксировано. В части соответствия геометрическим параметрам, наблюдаются отклонения от предельно нормативных значений.

Примеры эксплуатационного состояния ИН, расположенных на территории муниципального района представлены на рисунках 1.7.7 – 1.7.8.



Рисунок 1.7.7 – Пример эксплуатационного состояния искусственной неровности монолитной конструкции, расположенных по ул. Таманской Дивизии в ст-це Запорожская



Рисунок 1.7.8 – Пример эксплуатационного состояния ИН, не соответствующей нормативным требованиям, расположенной по ул. Почтовая в п. Красный Октябрь

Таким образом, проведённое обследование территории показало, что, в целом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС муниципального образования Темрюкский район находится в рабочем состоянии. В тоже время имеются ряд отступлений от требований ГОСТ в части правил размещения и соответствия эксплуатационных параметров нормативным значениям, свидетельствующие о необходимости проведения дополнительных мероприятий, направленных на усиление контроля за эксплуатационным состоянием с целью обеспечения требуемого уровня безопасности дорожного движения.

1.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования

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

Состав движения существенно влияет на пропускную способность и выбор мероприятий по повышению пропускной способности. Его необходимо учитывать при оценке уровней удобства и пропускной способности. Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения района проложения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, приведенных в Приложении Г отчета о сборе исходных данных, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в МО Темрюкский район (таблица 1.8.1).

Таблица 1.8.1 – Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	89,7
Общественный (автобусный)	2,9
Малый грузовой	2,3
Средний грузовой	2,5
Большой грузовой	2,6

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании в исследуемом потоке индивидуального транспорта, что соответствует общероссийской тенденции. Уровень автомобилизации в МО Темрюкский район составляет 295,4 авт/тыс. жителей, что соответствует краевому, составляющему 306,6 авт/тыс. жителей. Эти данные позволяют сделать заключение о гармоничном развитии автомобильного парка в МО Темрюкский район.

1.9 Оценка и анализ основных параметров дорожного движения на сети дорог муниципального образования

В соответствие с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. N 1379 к основным параметрами ДД относятся [1]:

параметры, характеризующие дорожное движение:

- интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);

- состав ТС, определяемый количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку;

- средняя скорость движения ТС в рассматриваемый период, определяемая величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги;

- плотность движения ТС, определяемая величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения;

- пропускная способность дороги, определяемая максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги

определяется в соответствие с утвержденным проектом организации дорожного движения.

параметры эффективности организации дорожного движения, характеризующие потерю времени (задержку) в движении транспортных средств и (или) пешеходов:

- средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги;
- временной индекс, выражающий удельные потери времени ТС на единицу времени движения транспортного средства;
- буферный индекс, отражающий удельные дополнительные затраты времени движения ТС, обусловленные непредсказуемостью условий движения и рассчитываемым как отношение времени движения по участку дороги к среднему времени движения по этому участку дороги, которое не превышает 85 % обследованных проездов ТС по этому участку дороги.

Анализируя параметры движения на дорогах района, можно сказать, что интенсивность далека от расчётной. В частности, на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 42% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги». Фактические значения интенсивности движения, измеренные на ключевых точках УДС МО Темрюкский район приведены в Приложении Г к отчёту по сбору исходных данных (таблицы Г.1 – Г.25).

Анализ состава транспортного потока был произведён нами ранее. Состав транспортного потока существенным образом влияет на условия и режимы движения автомобилей. Оценка состава транспортного потока осуществляется, в основном, по процентному составу или доле транспортных средств различных типов. В зависимости от преобладания в потоке того или иного типа транспортного средства условно транспортный поток относят к одной из трех групп: смешанный поток (30-70% легковых автомобилей, 70-

30% грузовых автомобилей), преимущественно грузовой (более 70% грузовых автомобилей), преимущественно легковой (более 70 % легковых автомобилей). На УДС муниципального образования состав потока преимущественно легковой (количество легковых автомобилей составляет 93,0%).

Все эти аспекты обусловили необходимость применения коэффициентов приведения к условному легковому автомобилю. В дальнейшем при оперировании понятием интенсивность мы будем опираться на приведённые к легковому автомобилю данные.

Средняя скорость движения транспортных средств ($\dot{V}$) на участке дороги рассчитывается по формуле:

$$\dot{V} = \frac{l}{\dot{T}}, \text{ км/ч,}$$

где: l – протяженность участка дороги, км.;

$\dot{T}$ – среднее время движения транспортных средств по участку дороги, час.

n – количество проездов транспортных средств по участку дороги.

Как отмечалось выше, плотность движения связана с интенсивностью и средней скоростью движения потока автомобилей формулой:

$$N = V \cdot q,$$

где N – приведённая интенсивность движения автомобилей, авт./ч;

V – скорость, км/ч;

q – плотность потока, авт./км.

Средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги (τ_s) характеризует потерю времени участниками дорожного движения.

Расчет средней задержки транспортных средств в движении осуществляется для фактически наблюдаемых условий движения и условий движения, при которых временной интервал между следующими друг за

другом по одной полосе движения транспортными средствами превышает 10 секунд (далее – условия свободного движения):

Для фактически наблюдаемых условий движения средняя задержка транспортных средств в движении на километр сети дорог (τ_s) рассчитывается по формуле:

$$\tau_s = \frac{\sum_{i=1}^n m_i \cdot \tau_i}{\sum_{i=1}^n m_i \cdot l_i}, \text{ час/км},$$

где: τ_i – средняя задержка транспортных средств в движении участке дороги, час;

m_i – число полос движения в одном направлении для i -го участка дороги;

l_i – протяженность i -го участка дороги.

Средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги (τ_i) рассчитывается по формуле:

$$\tau_s = \dot{T} - \dot{T}_{\text{св}}, \text{ час},$$

где: $\dot{T}$ – среднее время движения транспортных средств по участку дороги, час.

$\dot{T}_{\text{св}}$ – среднее время движения транспортных средств по участку дороги в условиях свободного движения, час.

Временной индекс (I_T) характеризует удельные потери времени участниками дорожного движения на единицу времени движения транспортного средства.

Расчет временного индекса осуществляется для фактически наблюдаемых условий движения:

Для фактически наблюдаемых условий движения временной индекс на сети дорог (I_{Ts}) рассчитывается по формуле:

$$I_{Ts} = \frac{\sum_{i=1}^n m_i \cdot l_i \cdot I_{Ti}}{\sum_{i=1}^n m_i \cdot l_i},$$

где: I_{Ti} – временной индекс на участке дороги.

Временной индекс на участке дороги (I_{Ti}) рассчитывается по формуле:

$$I_{Ti} = \frac{T}{T_{св}},$$

где: T – время движения транспортных средств по участку дороги, час.

$T_{св}$ – время движения транспортных средств по участку дороги в условиях свободного движения, час.

Буферный индекс (I_b) характеризует удельные дополнительные затраты времени движения транспортного средства, обусловленные непредсказуемостью условий движения.

Буферный индекс для участка дороги (I_{bi}) рассчитывается по формуле:

$$I_{bi} = \frac{T_{85\%} - \dot{T}}{\dot{T}},$$

где:

$\dot{T}$ – среднее время движения по участку дороги, час;

$T_{85\%}$ – время движения по участку дороги, в которое укладывается 85% обследованных проездов транспортных средств по данному участку дороги, соответственно, час.

Среднее значение буферного индекса для сети дорог ($\dot{I}_{bs}$) рассчитывается по формуле:

$$\dot{I}_{bs} = \frac{\sum_{i=1}^n m_i \cdot l_i \cdot I_{bi}}{\sum_{i=1}^n m_i \cdot l_i},$$

Для основных, наиболее загруженных транспортных магистралях муниципального образования, максимальная плотность потока составляет 13,7 авт/км. При этом средняя плотность потока по району составляет 1,16 авт/км, что свидетельствует о достаточно свободных условиях движения.

Таблица 1.9.1 – Расчет параметры эффективности организации дорожного движения

№ п/п	Наименование дороги	Сторона движения	T _{св} , сек	T _{ср} , сек	T _э , час	T _{85%} , сек	V _{мг} , км/час	V, км/час	τ _s , час/км	τ _i , сек	I ti, св	I bi
1	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	четная	2,6	2,85	0,0005	2,93	54	37,895	0,0023	0,25	1,4444	0,0281
2	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	нечетная	3,2	3,2	0,0005	3,34	52	33,75	0	0	1,7778	0,0437
3	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская»	четная	3	3,05	0,0005	3,2	36	35,41	0,0005	0,05	1,6667	0,0492
4	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская»	нечетная	3,3	3,6	0,0005	3,81	34	30	0,0028	0,3	1,8333	0,0583
5	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	четная	3	3,1	0,0005	3,16	35	34,839	0,0009	0,1	1,6667	0,0194
6	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	нечетная	2,7	2,7	0,0005	3,31	40	40	0	0	1,5	0,2259
7	а/д 03 ОП РЗ 03К-493 «г. Темрюк - п. Южный Склон»	четная	2,8	2,85	0,0005	3,074	45	37,895	0,0005	0,05	1,5556	0,0786
8	а/д 03 ОП РЗ 03К-493 «г. Темрюк - п. Южный Склон»	нечетная	2,9	3,25	0,0005	3,54	45	33,231	0,0032	0,35	1,6111	0,0892
9	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	четная	3	3,3	0,0005	3,51	35	32,727	0,0028	0,3	1,6667	0,0636
10	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	нечетная	3	2,95	0,0005	3,19	35	36,61	-0,0005	-0,05	1,6667	0,0814

Продолжение таблицы 1.9.1

11	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	четная	2,8	3,15	0,0005	3,29	50	34,286	0,0032	0,35	1,5556	0,0444
12	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	нечетная	2,7	2,6	0,0005	2,791	50	41,539	-0,0009	-0,1	1,5	0,0735
13	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	четная	1,95	2,15	0,0003	2,34	90	50,233	0,0019	0,2	1,625	0,0884
14	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	нечетная	1,66	1,7	0,0003	1,88	90	63,529	0,0004	0,04	1,3833	0,1059
15	а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская - п. Береговой»	четная	1,9	2,5	0,0006	2,76	70	43,2	0,0056	0,6	0,8796	0,1040
16	а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская - п. Береговой»	нечетная	1,9	2,35	0,0006	2,46	68	45,957	0,0042	0,45	0,8796	0,0468
17	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	четная	2,8	3,2	0,0005	3,38	44	33,75	0,0037	0,4	1,5556	0,0562
18	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	нечетная	2,8	2,85	0,0005	3,007	44	37,895	0,0005	0,05	1,5556	0,0551

Оценка практической пропускной способности для конкретных дорожных условий осуществлялась в соответствии с методикой, представленной в ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности». При оценке практической пропускной способности в конкретных дорожных условиях в рамках методических рекомендаций следует использовать уравнение:

$$P = \beta \cdot P_{\max},$$

где $P_{\max}$ – величина максимальной практической пропускной способности, авт./ч;

β – итоговый коэффициент снижения пропускной способности, равный произведению частных коэффициентов $\beta = \beta_1 \cdot \dots \cdot \beta_6$;

β_1 – коэффициент, учитывающий ширину полосы движения или проезжей части;

β_2 – коэффициент, учитывающий ширину обочины;

β_3 – коэффициент, учитывающий долю грузовых ТС в потоке;

β_4 – коэффициент, учитывающий наибольший продольный уклон на рассматриваемом участке;

β_5 – коэффициент, учитывающий тип покрытия;

β_6 – коэффициент, учитывающий вид разметки/ее отсутствие.

Максимальная практическая пропускная способность принимается для эталонного участка при благоприятных погодно-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей.

В соответствии с п. 5.1.16 ОДМ 218.2.020–2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности», при расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности, приведенной в таблице 1.9.2.

Таблица 1.9.2 – Величины максимальной практической пропускной способности

Автомобильные дороги	$P_{\max}$, авт./ч
Двухполосные	3600 в оба направления
Трехполосные	4000 в оба направления
Четырех полосные: без разделительной полосы с разделительной полосой	2100 по одной полосе 2200 по одной полосе
Шестиполосные: без разделительной полосы с разделительной полосой	2200 по одной полосе 2300 по одной полосе
Автомобильные магистрали, имеющие восемь полос	2300 по одной полосе

Для опорной сети МО Темрюкский район рассчитано значение пропускной способности согласно дорожным условиям, результаты представлены в таблице 1.9.3.

Таблица 1.9.3 – Транспортно-эксплуатационные характеристики УДС МО Темрюкский район по состоянию на октябрь 2019 г.

№ п/п	Наименование участка	$P_{\max}$ 1 п	β_1	β_2	β_3	β_4	β_5	β_6	$P_{\text{расч.}}$	η , %	Δ , авт.
1	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	1800	0,85	0,75	0,99	0,98	0,91	1,05	2128	22,51	1472
2	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская»	1800	0,85	0,80	0,99	1	0,91	1,05	2316	41,54	1284
3	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	1800	0,85	0,75	0,98	1	0,91	1,05	2149	21,27	1451
4	а/д 03 ОП РЗ 03К-493 «г. Темрюк - п. Южный Склон»	1800	0,80	0,70	1	1	0,91	1,02	1871	6,79	1729
5	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	1800	0,85	0,75	0,99	1	0,91	1,05	2171	8,11	1429
6	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	1800	0,75	0,70	1	1	0,91	1	1720	7,33	1880
7	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	1800	0,75	0,70	1	1	0,91	1,02	1754	3,82	1846
8	а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань»	1800	0,80	0,80	0,97	1	0,91	1,02	2074	7,57	1526
9	а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская - п. Береговой»	1800	0,80	0,75	1	0,98	0,91	1,02	1965	4,12	1635
10	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	1800	0,75	0,75	1	1	0,91	1	1843	5,26	1757
11	а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Солёный»	1800	0,85	0,75	1	1	0,91	1,02	2130	9,76	1470
12	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка» до а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»)	1800	0,85	0,75	0,99	1	0,91	1,05	2171	15,94	1429
13	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» до а/д 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк – А-290 Новороссийск-Керчь»)	1800	0,80	0,75	0,98	1	0,91	1,05	2023	12,71	1577
14	а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань»	1800	0,85	0,80	1	1	0,91	1,05	2339	13,98	1261
15	а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»	1800	0,75	0,70	0,99	1	0,91	1,02	1737	7,37	1863
16	а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка»	1800	0,85	0,70	1	1	0,91	1,05	2047	2,98	1553

Исходя из результатов расчета, можно сделать вывод что пропускная способность на многих автодорогах снижена более чем на 1000 авт./ч. от возможной (в табл.1.9.3 показатель Δ). Значительное влияние на ее отрицательную динамику оказывает коэффициенты, учитывающие ширину полосы и обочины, а также учитывающий долю грузовых ТС в потоке.

В тоже время, проводя оценку уровня обслуживания движения, используя значения коэффициента загрузки дороги, можно заключить, что средний коэффициент загрузки составляет 0,04, при этом обеспечивается уровень обслуживания движения категории А.

Коэффициент загрузки дороги движением z определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги:

$$z = N/P,$$

где N – интенсивность движения, авт./ч;

P – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

В соответствии с п. 4.20 ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности», различают шесть уровней обслуживания движения на дорогах А, В, С, D, Е, F.

А. Для категории А ($z < 0,20$) характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дороги низкая.

Загрузка пересечения со светофорным регулированием на А-290 Новороссийск - Керчь 124 км + 900 м, оборудованным устройством вызывного действия для пропуска пешеходов представлена на рисунке 1.9.1.

Результаты расчета коэффициентов загрузки основных автодорог МО Темрюкский район показаны в таблице 1.9.4.

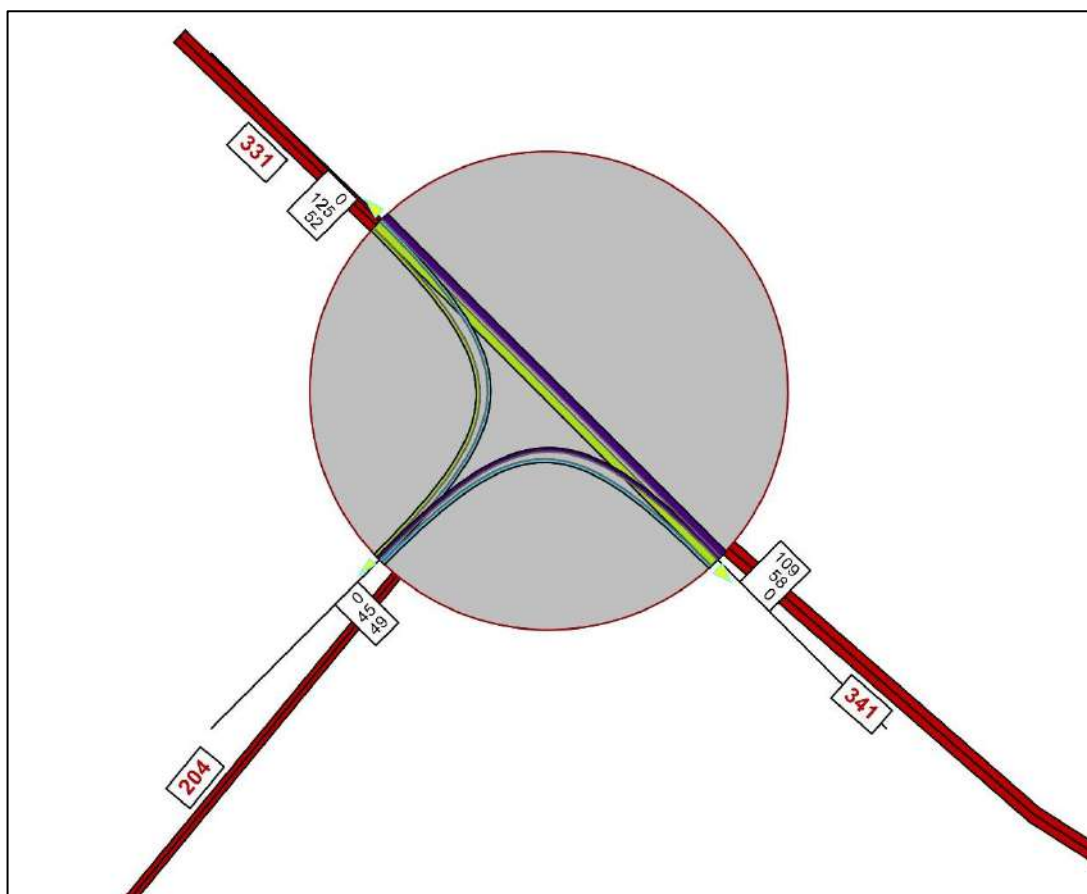


Рисунок 1.9.1 – Картосхема загрузки пересечения со светофорным регулированием

Таблица 1.9.4 – Результаты расчета коэффициентов загрузки основных автодорог МО Темрюкский район

№	Название автомобильной дороги /улицы	Уровень обслуживания	P	N	z	q
1	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	В	2128	479	0,23	6,84
2	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская»	В	2316	962	0,42	13,74
3	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	А	2149	457	0,21	6,53
4	а/д 03 ОП РЗ 03К-493 «г. Темрюк - п. Южный Склон»	А	1871	127	0,07	1,81
5	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	А	2171	176	0,08	2,51
6	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	А	1720	126	0,07	1,80
7	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	А	1754	67	0,04	0,96
8	а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань»	А	2074	157	0,08	2,24

Продолжение таблицы 1.9.4

9	а/д 03 ОП РЗ 03К-498 «ст-ца Запорожская - п. Береговой»	A	1965	81	0,04	1,16
10	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	A	1843	97	0,05	1,62
11	а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Соленый»	A	2130	208	0,10	3,47
12	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка» до а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»)	A	2171	346	0,16	5,77
13	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» до а/д 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк –А-290 Новороссийск-Керчь»)	A	2023	257	0,13	4,28
14	а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань»	A	2339	327	0,14	5,45
15	а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»	A	1737	128	0,07	2,13
16	а/д 03 ОП МЗ 03Н-492 «ст-ца Тамань - п. Веселовка»	A	2047	61	0,03	1,02

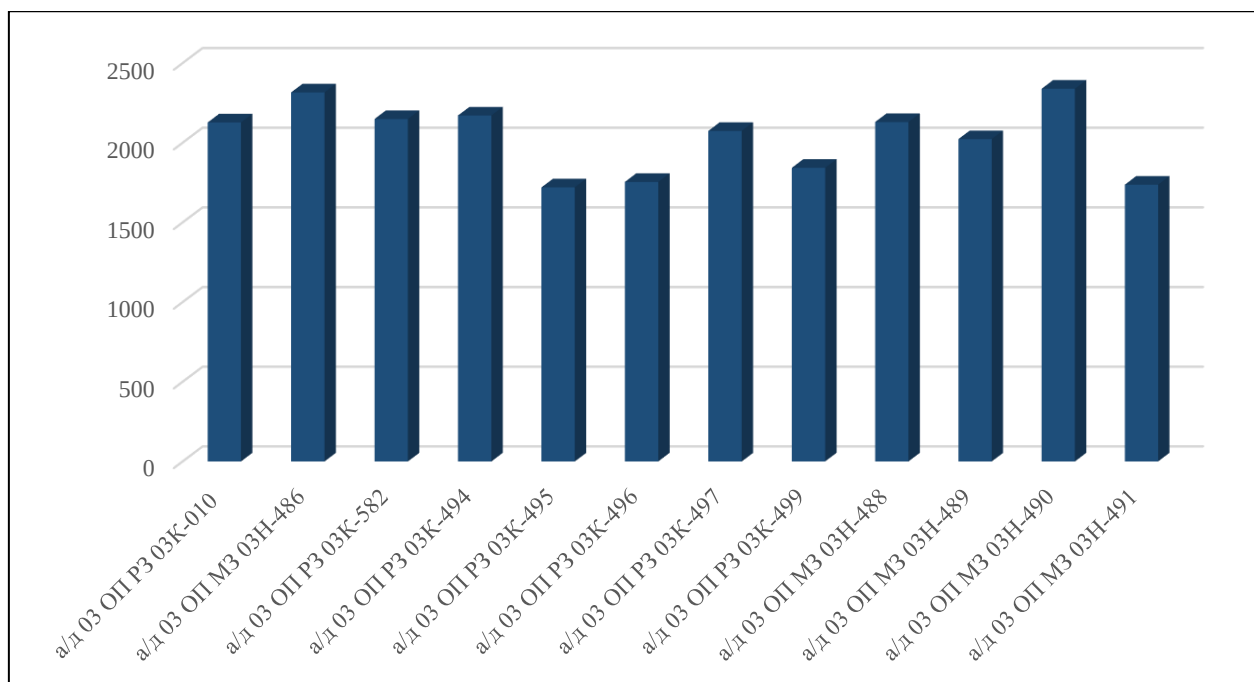


Рисунок 1.9.2 – Диаграмма распределения пропускной способности дорог регионального и межмуниципального значения

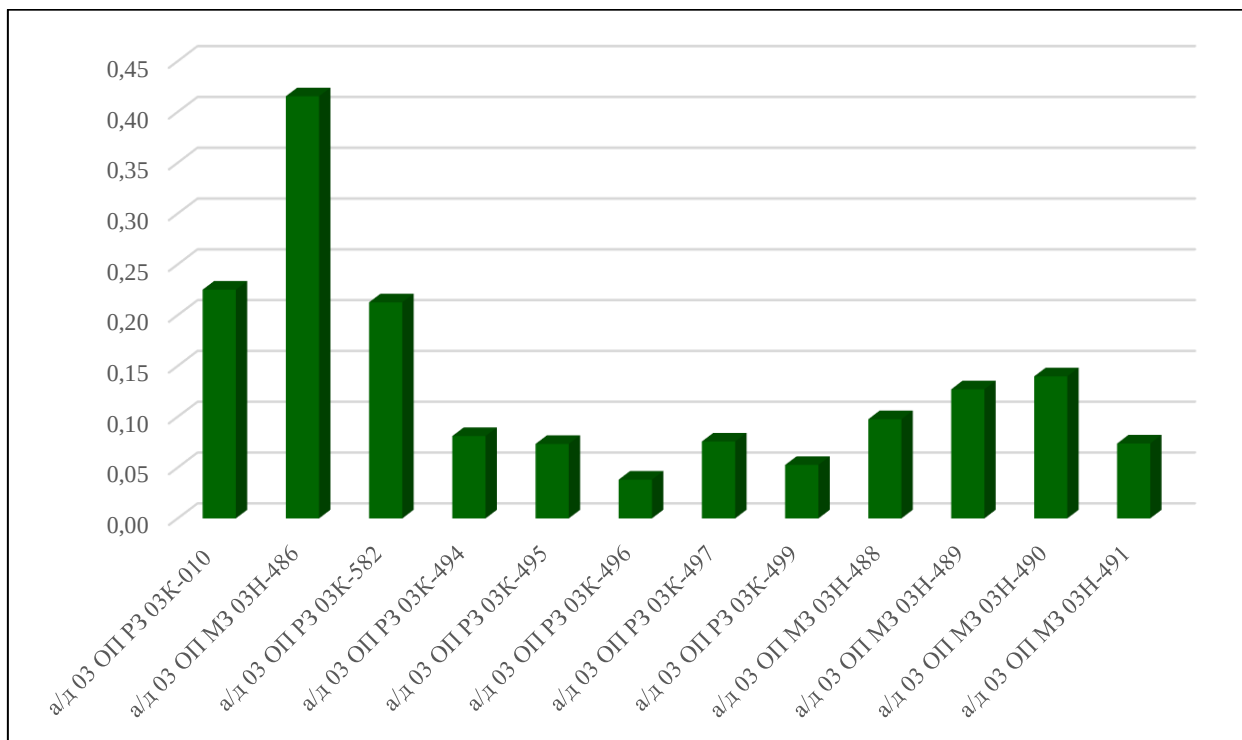


Рисунок 1.9.3 – Диаграмма загрузки дорог регионального и межуниципального значения

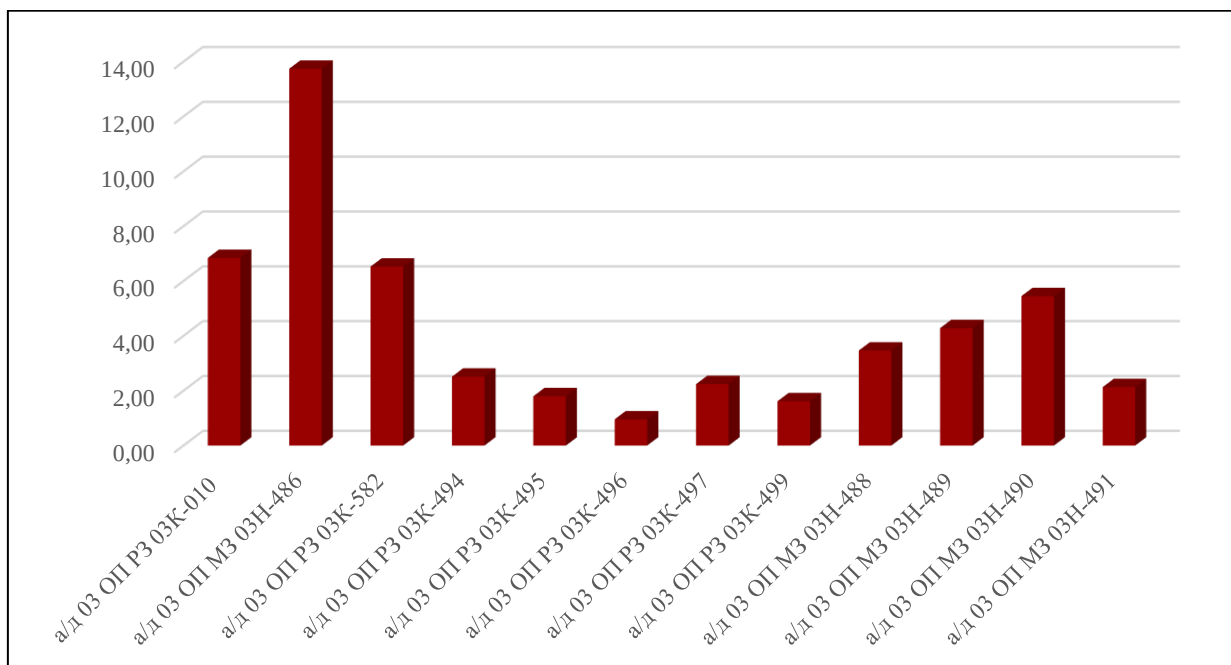


Рисунок 1.9.4 – Диаграмма плотности движения ТС на автомобильных дорогах регионального и межуниципального значения

В практической деятельности для оценки технических возможностей дороги, кроме пропускной способности АД, используют также значения расчетной скорости и расчетной нагрузки.

УДС МО Темрюкский район представлена дорогами федерального, регионального, межмуниципального и местного значения общего пользования. Согласно СП 34.13330.2012, СП 396.1325800.2018 и ГОСТ Р 52748 – 2007:

значения расчетной скорости для дорог III категории составляет 100 км/ч, IV – 80 км/ч, V – 60 км/ч;

значения расчетной нагрузки – транспортно-эксплуатационный показатель, указывающий на прочность дорожных одежд, для дорог III – IV категории – 100 кН, для дорог V категории – 60 кН.

В целом, по результатам анализа данных, можно сделать вывод о том, пропускная способность автомобильных дорог муниципального образования находится в пределах допустимых значений, однако на отдельных участках графа есть необходимость проведения мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью не допущения возникновения проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств, результаты анализа пассажиропотоков

На территории МО Темрюкский район пассажирские перевозки осуществляются автобусами особо малого, малого и среднего класса, а также индивидуальным и ведомственным легковым автотранспортом.

В районе действуют 26 внутренних автобусных маршрута, которые обеспечивают пассажироперевозки по всей территории муниципального образования

Основные характеристики маршрутов общественного транспорта в МО Темрюкский район представлены в Приложении Е отчета о сборе исходных данных.

Схема маршрутов общественного транспорта в муниципальном образовании показана на рисунке 73 в графической части КСОДД.

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств и пассажиропотоков позволяет сделать заключение о том, что наибольшее количество транспортной работы совершается автобусными маршрутами №110 и №453А, а также маршрутом №894.

На территории Темрюкского района действует четыре объекта транспортной инфраструктуры, включающих в себя размещённый на специально отведённой территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам. Места размещения автостанций на территории муниципального образования представлены на рисунке 1.10.1.

Автостанция (автовокзал) Темрюк, находящаяся по ул. Урицкого, 52 с которой ежедневно отправляются десятки рейсов, например можно доехать до соседних г. Славянска-на-Кубани или г. Анапы, в г. Шахты, г. Сочи, г. Туапсе, г. Ростов-на-Дону и во множество других городов.



Рисунок 1.10.1 – Размещение автостанций/автовокзалов на территории МО Темрюкский район

Автостанция Порт Кавказ, находящаяся по а/д 00 ОП ФЗ А-290. Грузопассажирские паромы из порта Кавказ в Крым отправляются круглосуточно, с интервалом 1 час. Основной маршрут – пассажирский, до Керченской переправы, именно он наиболее актуален для туристов. Однако некоторые рейсы из регулярного расписания (паром «Ейск») курсируют до Керченского торгового порта.

Автостанция Тамань, находящаяся по ул. Пушкина, 5А с которой осуществляются перевозки в центральные города, поселки и станицы края. Среди них Краснодар, Темрюк, Веселовка, Волна, Новороссийск, Анапа, Кропоткин.

Автостанция Старотитаровская расположенная по адресу ст. Старотитаровская, Красноармейский пер. 7А, с которой отправляется 26 регулярных маршрутов.

Как видно из схемы маршрутное сообщение имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть, позволяющую обеспечить регулярную связь между ключевыми населенными пунктами района. Характерной особенностью схем маршрутов общественного транспорта в муниципальном образовании является связанность большинства конечных точек маршрута с районным центром. Данные натурного обследования позволяют сделать вывод о том, что движение МТС по территории МО Темрюкский район производится строго по описанным маршрутам согласно расписанию.

Вместе с тем, возрастание интенсивности современного дорожного движения ставит острые и неотложные проблемы. Транспортная проблема остается нерешенной, а ее проявления, помимо экономических и социальных сторон, затрагивают еще и экологические аспекты общественной жизни. На муниципальном уровне проблема заключается в перегруженности дорожных сетей транспортом, низком качестве работы пассажирского транспорта,

преобладании стихийных решений (маршрутные такси) и отрицательном воздействии общественного транспорта на экологию.

В современных условиях дальнейшее развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его четкости и надежности во многом зависят трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства, настроение людей, их работоспособность. В настоящее время транспорт работает в условиях, когда наметилась тенденция стабилизации реального сектора экономики и доходов населения. Пассажирский транспорт является одной из значимых отраслей хозяйства. При отсутствии у многих граждан личных транспортных средств проблема своевременного и качественного удовлетворения спроса на перевозки перерастает из чисто транспортной в социальную. В таких условиях необходимы совместные усилия специалистов транспортников, муниципальных органов управления, которые должны быть направлены на совершенствование функционирования транспортного комплекса. В единой транспортной системе района пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения.

Согласно Распоряжения Министерства транспорта от 31 января 2017 г. №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» под транспортным обслуживанием населения в настоящем стандарте понимается выполнение работ по осуществлению перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок. Качество транспортного обслуживания населения представляет собой интегральную оценку уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским

наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок и выражается в совокупности характеристик: доступность, надежность и комфортность.

Уровень качества транспортного обслуживания населения (ТОН) на территории МО Темрюкский район определяется следующими показателями:

1. **Доступность.** Под доступностью понимается характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в наличии возможности получения населением услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок.

Территориальная доступность остановочных пунктов. Расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту точки границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается муниципальным маршрутом регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом не превышает значений в зависимости от категории объекта.

Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных групп населения. Маломобильные группы населения - это инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, беременные женщины, люди преклонного возраста, люди с детскими колясками, иные категории населения, испытывающие затруднения при пользовании услугами по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок.

Все автовокзалы и автостанции, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок, отвечают требованиям, установленным:

– подпунктами 8.4.9 - 8.4.14 «СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001» (Утвержден приказом

Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 14 ноября 2016 г. N 798/пр.1);

– Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи (Утвержден приказом Минтранса России от 1 декабря 2015 г. N 347).

Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения. Во всех ТС, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, перевозчиком должна обеспечиваться посадка и высадка, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно в соответствии с Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи.

Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок. Среднемесячные расходы пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в пределах муниципального образования составляют не более 7% от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в субъекте Российской Федерации, где расположено муниципальное образование. Величина среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в субъекте Российской Федерации, где расположено муниципальное образование, рассчитывается для интервалов среднедушевых денежных доходов в распределении населения по величине среднедушевых денежных

доходов, расположенных ниже значения среднедушевого денежного дохода населения в указанном субъекте Российской Федерации.

Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов. Все автовокзалы, автостанции и остановочные пункты оснащены средствами зрительного информирования пассажиров с актуальной информацией и прочими элементами обустройства в соответствии с требованиями, установленными подпунктами 14 - 18 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. N 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»).

Под средствами зрительного информирования пассажиров понимаются справочно-информационные стенды и табло, размещенные на объектах транспортной инфраструктуры, а также в транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, содержащие информацию о маршрутах регулярных перевозок и их расписании.

Для остановочных пунктов автобусов в пригородном и междугороднем сообщении должны быть предусмотрены защитные средства от атмосферных осадков вне зависимости от количества. пассажиров, отправляемых с остановочных пунктов. Для субъектов с особыми природно-климатическими условиями остановочные пункты должны дополнительно обеспечивать ветрозащиту с преобладающих в зимний период направлений ветра.

Частота обслуживания остановочных пунктов. В муниципальных образованиях с численностью населения менее 250 человек для каждого остановочного пункта обеспечивается не реже двух дней в неделю не менее одного рейса в сутки по отправлению и не менее одного рейса в сутки по

прибытию, обеспечивающих возможность поездки с пересадками до терминалов внешнего транспорта и (или) административного центра.

Под терминалом внешнего транспорта понимается автостанция, железнодорожная станция, автовокзал, железнодорожный вокзал, аэропорт, речной или морской вокзал, от которых осуществляются регулярные пассажирские перевозки в пригородном, междугородном и (или) международном сообщении.

2. Надежность. Надежность представляет собой характеристику качества транспортного обслуживания населения, выраженную в стабильности получения услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок и предсказуемости уровня их качества.

Соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок. Отправление каждого рейса маршрута регулярных перевозок от каждого остановочного пункта, автовокзала и автостанции осуществляется в соответствии с установленным расписанием либо в пределах двух минут от указанного в расписании времени. Количество рейсов регулярных перевозок, осуществленных с опозданием свыше двух минут, не превышает 15% от общего количества рейсов маршрутов регулярных перевозок соответствующего вида сообщения.

Комфортность. Под комфортностью понимается характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в уровне удобства пользования услугами по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, в том числе отсутствии физиологического и психологического дискомфорта для пассажиров в процессе потребления услуги.

Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров. Все транспортные средства, используемые для осуществления

перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оснащаются средствами информирования пассажиров в соответствии с пунктами 32, 36 и подпунктами «а», «б», «г» пункта 37 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Температура в салоне транспортных средств. Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оборудованы системами отопления и кондиционирования воздуха, настроенными на поддержание комфортной температуры в салоне транспортного средства в любое время года. Температурный режим: не менее 12 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха ниже 5 градусов Цельсия, не более 25 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20 градусов Цельсия.

Соблюдение норм вместимости. Фактическая наполненность транспортного средства, используемого для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, составляет не более трех человек на 1 кв. м свободной площади пола салона транспортного средства, предусмотренной для размещения стоящих пассажиров. Перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по смежным, межрегиональным и международным маршрутам регулярных перевозок осуществляются только с использованием сидячих мест.

Количество пересадок. Общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку муниципального образования, при использовании муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок составляет не более двух в муниципальных

образованиях с численностью населения более 500 000 человек (с учётом и метрополитена), не более одного в остальных муниципальных образованиях.

Экологичность. Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок, относятся к экологическому классу ЕВРО-4 и выше.

Превышение установленного заводом-производителем срока службы транспортного средства. Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок, относятся к транспортным средствам, у которых не превышен установленный срок службы. Информация о сроке службы приводится в сопутствующей документации на транспортное средство. В случае, если завод-производитель не указал срок службы, то в соответствии со статьей 6 Федерального закона «О защите прав потребителей» его принимают за 10 лет со дня передачи транспортного средства потребителю.

3. Комфортность. Под комфортностью понимается характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в уровне удобства пользования услугами по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, в том числе отсутствии физиологического и психологического дискомфорта для пассажиров в процессе потребления услуги.

Оценка соответствия требованиям стандарта проводится с использованием интегрального показателя уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, рассчитываемого в соответствии

– с методикой оценки качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа

автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (Приложение к социальному стандарту транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом);

– опросов населения об уровне удовлетворенности качеством услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Таблица 1.10.1 – Показатели качества транспортного обслуживания

№	Показатели	Значение показателя	Баллы
Доступность			
1	Коэффициент территориальная доступность остановочных пунктов, $k_{\text{дост}}$	0.82	9
2	Коэффициент доступность остановочных пунктов для маломобильных групп населения, $k_{\text{ТС МГН}}$	0	1
3	Коэффициент доступности ТС для маломобильных групп населения, $k_{\text{ав}}$	0	1
4	Коэффициент ценовой доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, $k_{\text{д}}$	0,023	4
5	Коэффициент оснащенности автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов, $k_{\text{оснащ оп}}$	0,33	4
6	Доля остановочных пунктов, обслуживаемых с минимальной нормативной частотой, $D_{\text{min част}}$	100	10
Надежность			
7	Коэффициент соблюдения расписания маршрутов регулярных перевозок, $k_{\text{расп}}$	1	10
Комфортность			
8	Коэффициент оснащенности ТС средствами информирования пассажиров, $k_{\text{оснащ}}$	1	10
9	Доля рейсов с нормативной температурой в салоне ТС, $D_{\text{рейс. темп.}}$	-	-
10	Коэффициент соблюдения норм вместимости, $k_{\text{вм}}$	100	10
11	Количество пересадок, $k_{\text{пересад}}$	-	-
12	Доля транспортных средств высоких экологических классов, $D_{\text{эко}}$	60	7
13	Доля транспортных средств с превышением установленного заводом-производителем срока службы транспортного средства, $D_{\text{срок}}$	-	-

Уровень качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок (КО) определяется по формуле:

$$КО = \frac{Б_n}{Б_m} \times 100\%$$

где:

$Б_n$ - количество набранных баллов, посчитанное суммированием баллов, присвоенных показателям;

$Б_m$ - максимальное возможное количество баллов (всего 120 баллов для населённых пунктов с численностью населения более 250 человек).

Оценка уровня качества транспортного обслуживания населения осуществлялась по 10 показателям. $Б_n = 66$;

$Б_m$ - максимальное возможное количество баллов по 10 показателям – 90.

$$КО = 73\%$$

Шкала оценки качества транспортного обслуживания населения, КО представлена в таблице 1.10.2.

Таблица 1.10.2 – Шкала оценки качества ТОН

Интервальные значения КО	Качество транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок
$КО \leq 30\%$	неудовлетворительное
$30\% < КО \leq 50\%$	минимальное
$50\% < КО \leq 80\%$	среднее
$КО > 80\%$	высокое

Таким образом, уровень качества транспортного обслуживания населения Темрюкского муниципального района при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок можно оценить как средний.

Основные мероприятия по повышению этого уровня должны быть направлены на увеличение количества транспортных средств экологических классов ЕВРО-4 и выше, предназначенных для транспортного обслуживания по маршрутам регулярных перевозок, снижения доли ТС у которых фактический срок эксплуатации превышает установленный срок службы, а также на выполнение следующих требований:

- пунктов 8.4.9 - 8.4.14 «СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001»;

- приказа Минтранса России от 1 декабря 2015 г. N 347 Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи;

- пунктов 7.3.1 - 7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»;

- пункта 3.1.9 ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

В свою очередь анализ пассажиропотоков выполненный с помощью разработанной транспортной макромодели муниципального образования позволил оценить перераспределение пассажиров по основным транспортным магистралям района и определить неравномерность распределения перевозок по участкам сети.

Картограмма распределения пассажиропотоков представлена на рисунке 10.2 и в графической части проекта (рисунок 109)

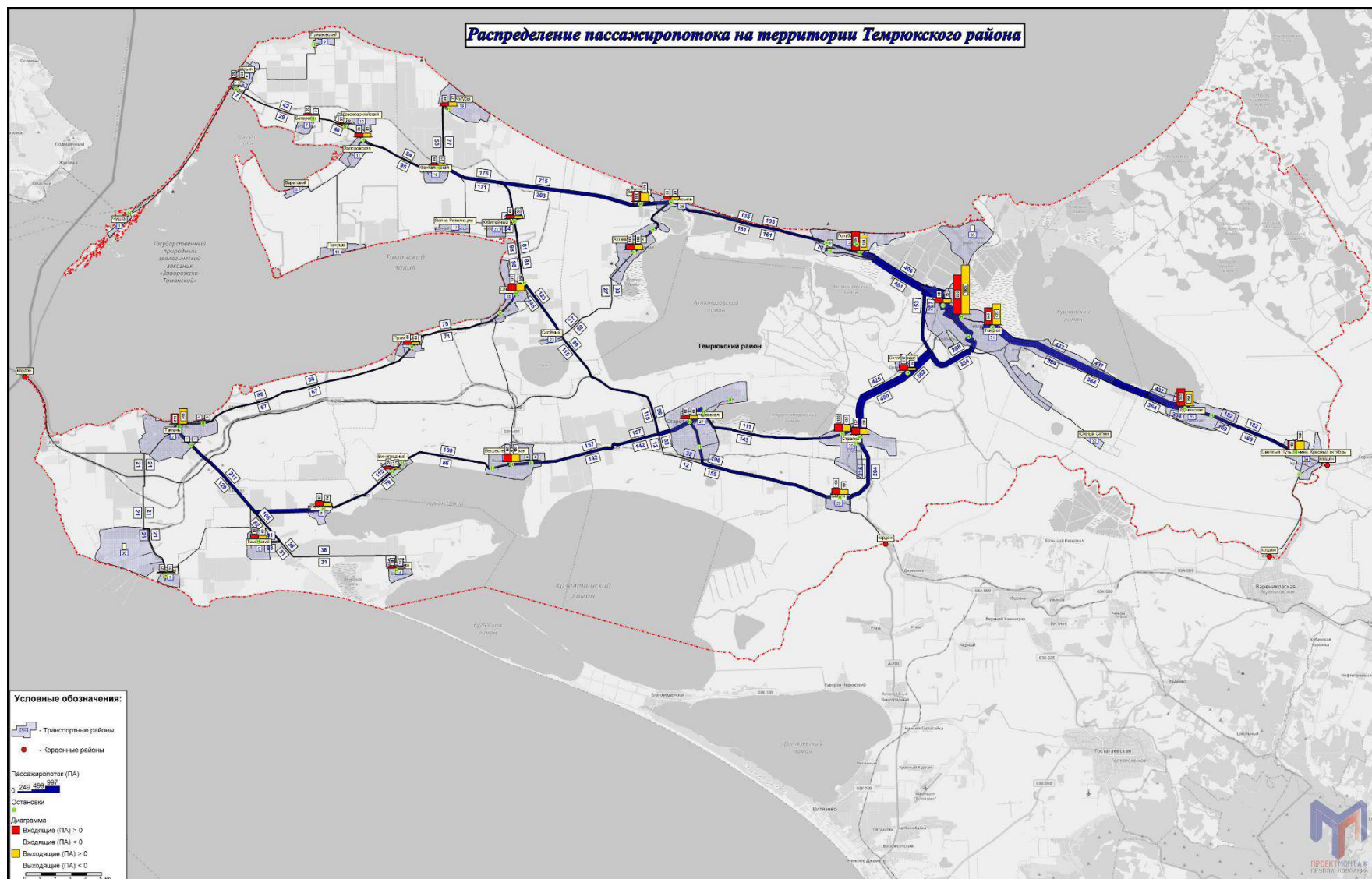


Рисунок 10.2 – Картограмма распределения пассажиропотоков

На рисунке 10.3 изображена сформированная матрица межрайонных (межузловых) корреспонденций, являющаяся моделью некой усредненной суточной (для будних дней) потребности населения района в передвижениях на общественном транспорте, детализирующей потребность в передвижениях до количества передвижений за сутки между всеми остановочными пунктами (транспортными узлами) района.

40 x 40		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Имя	Чушка	Тамань	Волна	Ильич	Таманский	Береговой	Батарейка	Прогресс	Приазовский	Гаркуша	Запорожский	Красноармейский	Виноградный	Веселовка	Приморский	Фонталовский
1	Чушка	0.00	0.16	0.00	22.75	0.01	0.53	6.59	0.03	0.93	2.99	9.83	8.04	0.08	0.00	0.43	4.62
2	Тамань	0.21	0.00	11.74	0.30	37.68	0.02	0.12	20.92	0.01	0.18	0.73	0.56	20.75	14.85	17.44	0.85
3	Волна	0.00	14.33	0.00	0.00	2.13	0.00	0.00	1.04	0.00	0.00	0.00	0.00	1.01	0.88	0.17	0.01
4	Ильич	28.55	0.36	0.00	0.00	0.01	0.25	1.02	0.03	0.84	2.79	6.41	4.41	0.10	0.00	0.35	2.19
5	Таманский	0.01	57.04	2.79	0.01	0.00	0.00	0.00	2.56	0.00	0.01	0.03	0.03	4.02	4.57	0.70	0.03
6	Береговой	0.74	0.07	0.00	0.93	0.00	0.00	0.05	0.00	0.01	0.63	1.61	0.38	0.01	0.00	0.05	0.31
7	Батарейка	8.78	0.46	0.00	4.75	0.01	0.05	0.00	0.02	0.16	1.73	5.00	1.05	0.06	0.00	0.31	1.18
8	Прогресс	0.04	38.59	1.65	0.04	3.52	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02	0.09	0.07	2.40	2.44	0.49	0.08
9	Приазовский	1.25	0.01	0.00	2.09	0.00	0.01	0.13	0.00	0.00	0.15	0.68	0.28	0.00	0.00	0.01	0.15
10	Гаркуша	3.86	0.23	0.00	3.12	0.01	0.27	0.72	0.02	0.11	0.00	4.33	2.87	0.06	0.00	0.23	1.49
11	Запорожская	12.29	0.88	0.00	5.95	0.03	0.28	0.77	0.07	0.28	3.44	0.00	2.94	0.21	0.01	0.63	1.90
12	Красноармейский	10.60	1.32	0.01	10.87	0.04	0.31	0.86	0.08	0.28	4.61	9.66	0.00	0.25	0.01	1.10	3.23
13	Виноградный	0.11	35.09	1.50	0.12	5.13	0.01	0.03	2.40	0.00	0.07	0.28	0.21	0.00	2.15	0.95	0.25
14	Веселовка	0.00	22.23	1.14	0.00	4.66	0.00	0.00	1.86	0.00	0.00	0.01	0.01	1.75	0.00	0.17	0.01
15	Приморский	0.56	31.90	0.26	0.46	0.90	0.01	0.07	0.47	0.01	0.27	0.95	0.66	0.32	0.21	0.00	0.58
16	Фонталовская	6.05	1.37	0.01	3.03	0.04	0.11	0.35	0.08	0.11	1.73	3.12	1.99	0.26	0.01	0.63	0.00
17	Волна Революции	1.42	1.71	0.01	1.89	0.04	0.02	0.10	0.07	0.02	0.77	3.46	0.84	0.20	0.01	0.93	1.00
18	Кучугуры	3.69	1.15	0.01	4.54	0.05	0.32	1.59	0.12	0.12	2.87	7.96	5.56	0.36	0.01	1.31	5.47
19	Сенной	4.11	27.30	0.20	3.52	1.04	0.16	0.77	1.69	0.09	2.04	6.43	4.39	4.51	0.23	6.60	3.74
20	Стрелка	0.08	0.96	0.03	0.10	0.19	0.00	0.03	0.44	0.00	0.06	0.24	0.18	1.33	0.04	0.34	0.24
21	Вышестебливская	0.60	23.93	1.01	0.58	4.36	0.02	0.14	4.85	0.01	0.34	1.28	0.93	9.03	1.34	3.57	1.01
22	Юбилейный	3.35	3.96	0.02	2.30	0.13	0.08	0.37	0.23	0.06	1.31	3.59	2.35	0.69	0.03	1.52	1.40
23	Солёный	0.38	3.30	0.04	0.57	0.18	0.01	0.04	0.25	0.01	0.24	1.31	0.37	0.65	0.04	1.22	0.60
24	Ахтанзовская	0.90	3.65	0.05	0.84	0.25	0.04	0.19	0.46	0.02	0.50	1.79	1.28	1.38	0.05	1.80	1.32
25	За Родину	0.87	1.10	0.01	1.26	0.03	0.02	0.08	0.04	0.01	0.52	2.68	0.70	0.14	0.01	0.63	1.06
26	Пересыпь	0.61	0.42	0.00	0.59	0.03	0.03	0.15	0.06	0.01	0.34	1.13	0.78	0.19	0.01	0.31	0.76
27	Старотитаровская	1.16	13.53	0.45	1.41	2.65	0.08	0.47	5.43	0.03	0.85	3.23	2.39	14.70	0.65	4.57	3.12
28	Голубицкая	0.42	0.26	0.00	0.50	0.02	0.03	0.16	0.04	0.01	0.30	1.15	0.86	0.14	0.00	0.27	1.11
29	Белый	0.08	0.83	0.03	0.08	0.14	0.00	0.02	0.28	0.00	0.05	0.19	0.14	0.85	0.03	0.21	0.15
30	Октябрьский	0.01	0.07	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00	0.02	0.00	0.01	0.03	0.01	0.07	0.00	0.02	0.02
31	Тенюк	0.17	0.34	0.01	0.35	0.10	0.03	0.19	0.30	0.01	0.21	0.90	0.69	0.95	0.02	0.31	1.27
32	Южный Склон	0.00	0.066446	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
33	Курчанская	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01	0.03	0.00	0.00	0.01
34	Светлый Путь Ленина, Красный октябрь	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.01
35		0.00	30.94	3.59	0.00	7.68	0.00	0.00	3.71	0.00	0.00	0.01	0.01	2.49	1.91	0.83	0.02
36		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.03
37	кордон	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
38	кордон	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
39	кордон	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
40	кордон	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Рисунок 10.3 – Матрица межрайонных корреспонденций

По результатам конечного моделирования и обработки статистика перераспределения пассажиропотоков получены следующие интегральные показатели характеризующие работу пассажирского транспорта в муниципальном образовании:

- среднее время поездки – 59 мин 53,21 сек;
- среднее время перевозки – 33 мин 27,08 сек;
- среднее время пересадки – 7 мин 31,54 сек;
- средняя длина поездки – 24,09 км;
- общее время поездки – 251 902 мин 3,38 с;
- общее время перевозки – 140 706 мин 21,44 с;

- количество перевезенных пассажиров – 4800 чел;
- средняя скорость поездки – 21,73 км/ч;
- средняя скорость поездки в ТС – 50,14 км/ч.

Следует отметить, что затраты времени на передвижения с различными (прежде всего трудовыми) целями, являются одним из наиболее важных показателей, характеризующих качественный уровень транспортного обслуживания населения.

В дальнейшем, транспортная доступность основных центров тяготения населения определяется путем построения изохрон с использованием расписаний движения автобусов, с учетом распределения межселенных пассажиропотоков между различными видами транспорта (включая и легковой автотранспорт). Следует учитывать реально достигнутые скорости сообщения подвижного состава, затраты времени пассажиров на подход к остановочным пунктам массового пассажирского транспорта и ожидание подвижного состава.

Транспортная обслуженность территории рассматриваемой зоны определяется выявлением населенных пунктов, расположенных за пределами нормативной доступности города-центра, а также не охваченных сетью маршрутов массового пассажирского транспорта.

Таким образом, анализ текущего состояния транспорта и оценка территории рассматриваемой зоны обеспеченности транспортом и доступности основных центров тяготения выявил, что основные направления транспортных коммуникаций, в целом обеспечивают нормативные затраты времени для достижения центров тяготения, имеются малозначительные недостатки и диспропорции в транспортном обслуживании пригородной зоны, не оказывающих влияния на ситуацию в целом.

1.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

В качестве исходных данных для анализа аварийности была использована информация, предоставленная ОГИБДД и роты ДПС ОМВД России по Темрюкскому району.

В рамках данного проекта был проанализирован период с 2016 года по 2018 год, а также учтены данные за 10 месяцев 2019 года.

1.11.1 Оценка общего состояния аварийности и тенденция ее изменения

За период с 2016 по 2018 гг. в муниципальном образовании Темрюкский район зафиксировано 606 ДТП, в которых пострадало 909 человек (771 раненых и 138 погибших). Сводные данные аварийности, характеризующие ущерб, причинённый жизни и здоровью граждан в результате данных ДТП приведены в таблице 1.11.1 и отображены на рисунке 1.11.1 соответственно.

Таблица 1.11.1 – Обобщённые показатели аварийности по годам

Сводные данные	Год совершения ДТП			
	2016	2017	2018	2019 (10 месяцев)
Всего учтенных ДТП	193	196	217	221
Всего раненых	221	274	276	321
Всего погибло	38	58	42	17
Количество участников	454	499	538	618
Степень тяжести	14,7%	17,5%	13,2%	5,0%

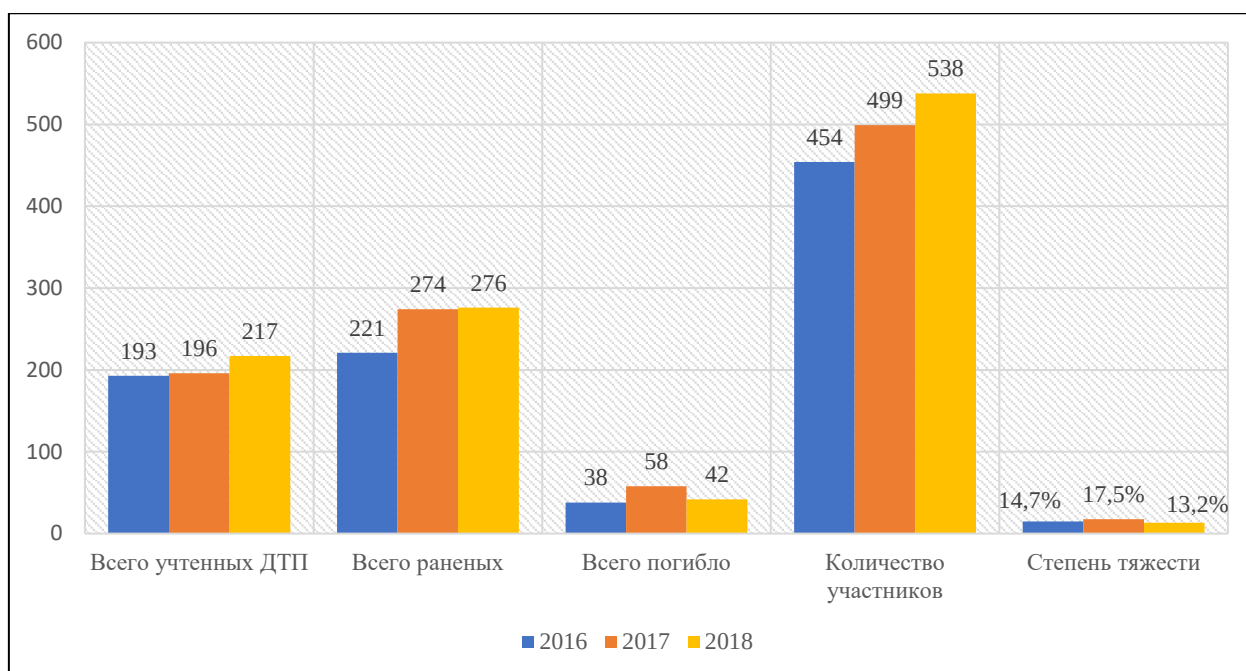


Рисунок 1.11.1 – Диаграмма распределения показателей аварийности за 2016 – 2018 года

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что в рассматриваемом периоде 2016 - 2018 гг. произошло значительное ухудшение показателей аварийности. Несмотря на то, что в 2018 году наблюдалось незначительное улучшение такого показателя, как степень тяжести последствий, это не выправило ситуацию в целом, и в сравнении с 2016 годом прирост количества ДТП составил 12,4%, число раненых 24,9%, погибших 10,5%, общее количество участников возросло на 18,5%. Из диаграммы на рисунке 1.11.1 хорошо видно сохранение общей негативной тенденции на протяжении всего периода, что свидетельствует об недостаточной эффективности проводимых мероприятий.

В свою очередь, выборка данных в разрезе первых десяти месяцев 2019 года показывает сохранение отрицательной динамики и повышение показателей аварийности. В частности, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество дорожно-транспортных происшествий возросло на 21%, число раненных на 36%. В качестве положительного момента выделяется факт значительного сокращения, более чем в два раза

(на 56%) количества погибших. Для более наглядного отображения полученных выводов, сравнение показателей за 2018 г. и 2019 г. приведено в таблице 1.11.2. и представлено на рисунке 1.11.2.

Таблица 1.11.2 – Оценка показателей аварийности за 10 месяцев 2019 г.

Период анализа	Общее количество			
	ДТП	Раненых	Погибших	Участников
2018 г. (10 месяцев)	183	236	39	463
2019 г. (10 месяцев)	221	321	17	618
Разница показателей	21%	36%	-56%	33%

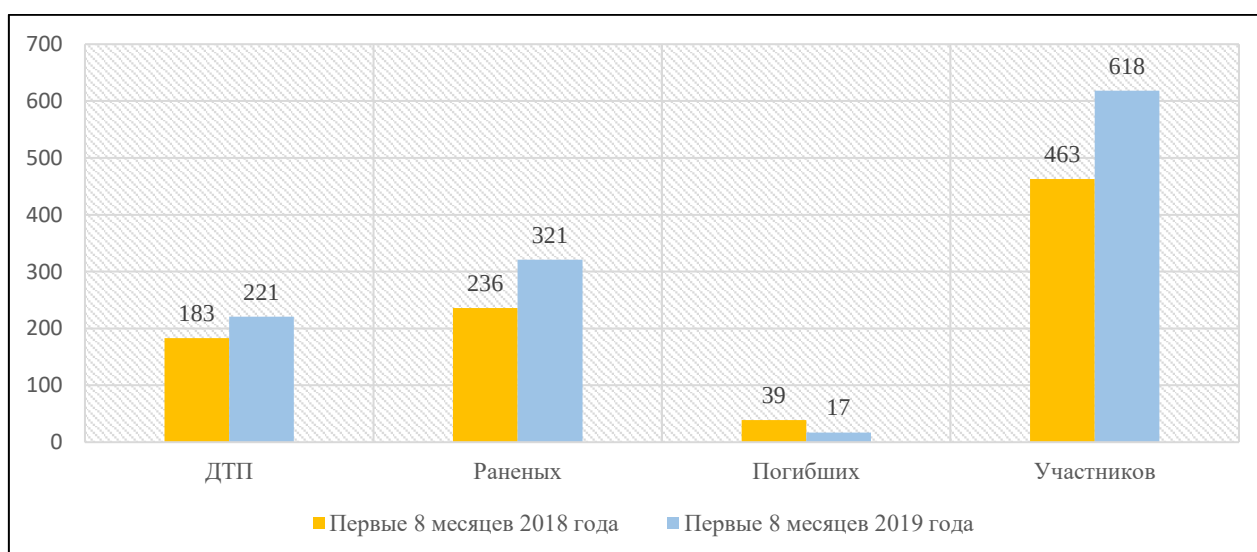


Рисунок 1.11.2 – Диаграмма распределения показателей аварийности за первые десять месяцев 2018 и 2019 годов

Более детальный анализ консолидированной информации позволяет отметить, что в целом состояние дорожно-транспортной аварийности в муниципальном образовании характеризуется следующими параметрами:

1) типовыми видами учётных ДТП в рассматриваемом периоде стали: столкновение; наезд на пешехода; наезд на препятствие, опрокидывание. Наибольшее число происшествий, традиционно, происходит в категории – «Столкновение» (52,81%), на втором месте в категории «Наезд на пешеходов» (23,10%). Количественные данные за 2016 – 2018 годы приведены в таблице 1.11.3, диаграмма долевого распределения пострадавших по видам ДТП за 2018 г. представлена на рисунке 1.11.3

Таблица 1.11.3 – Количество учётных ДТП по видам за 2016 – 2018 гг.

Вид ДТП	2016		2017		2018	
	Кол-во	Доля, %	Кол-во	Доля, %	Кол-во	Доля, %
Наезд на велосипедиста	4	2,07%	11	5,61%	5	2,30%
Наезд на пешехода	49	25,39%	38	19,39%	53	24,42%
Наезд на препятствие	13	6,74%	16	8,16%	23	10,60%
Наезд на стоящее ТС	8	4,15%	8	4,08%	5	2,30%
Опрокидывание	7	3,63%	16	8,16%	16	7,37%
Столкновение	108	55,96%	103	52,55%	109	50,23%
Съезд с дороги	4	2,07%	2	1,02%	3	1,38%
Иные виды	0	0,00%	2	1,02%	3	1,38%

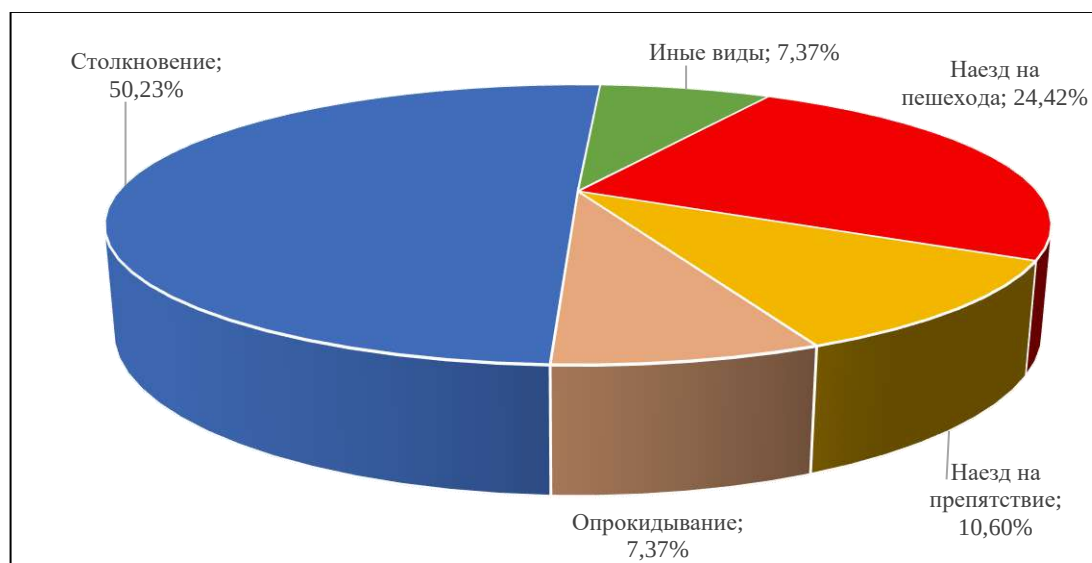


Рисунок 1.11.3 – Распределение учётных ДТП по видам за 2018 г.

2) наезд на пешехода, наряду со столкновением по-прежнему остаются наиболее значимыми видами дорожно-транспортных происшествий, в них погибают и получают ранения порядка 66,67% от общего числа пострадавших. Так, за 2018 год численное отношение ДТП, связанных с наездом на пешехода, составило 24,42% от всех ДТП (процент раненых 14,13%, погибших 35,71%). В свою очередь, наезд на пешехода, стал одним из самых травмоопасных видов ДТП, для которого отношение количества погибших к числу происшествий составило 0,28, т.е. практически каждое третье учётное ДТП связано с гибелью участника. Сводные показатели в разрезе видов ДТП представлены в таблицах 1.11.4 – 1.11.5

Таблица 1.11.4 – Распределение количества погибших по видам ДТП

Вид ДТП	2016		2017		2018	
	Погибло	Доля, %	Погибло	Доля, %	Погибло	Доля, %
Наезд на велосипедиста	1	2,63%	1	1,72%	1	2,38%
Наезд на пешехода	9	23,68%	6	10,34%	15	35,71%
Наезд на препятствие	2	5,26%	9	15,52%	3	7,14%
Наезд на стоящее ТС	0	0,00%	2	3,45%	1	2,38%
Опрокидывание	1	2,63%	23	39,66%	1	2,38%
Столкновение	25	65,79%	17	29,31%	20	47,62%
Иные виды	0	0,00%	0	0,00%	1	2,38%

Таблица 1.11.5 – Распределение количества раненых по видам ДТП

Вид ДТП	2016		2017		2018	
	Ранено	Доля, %	Ранено	Доля, %	Ранено	Доля, %
Наезд на велосипедиста	3	1,36%	10	3,65%	4	1,45%
Наезд на пешехода	42	21,76%	33	12,04%	39	14,13%
Наезд на препятствие	12	6,22%	15	5,47%	34	12,32%
Наезд на стоящее ТС	10	5,18%	13	4,74%	6	2,17%
Опрокидывание	12	6,22%	51	18,61%	23	8,33%
Столкновение	138	71,50%	148	54,01%	161	58,33%
Съезд с дороги	4	2,07%	2	0,73%	4	1,45%
Иные виды	0	0,00%	2	0,73%	5	1,81%

3) в среднем около 38% ДТП происходит на улицах поселений и дорогах местного значения. Оставшаяся часть ДТП регистрируется на автомобильных дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, в частности за 2018-2019 год доля таких ДТП составила 65,5%, в которых погибло более 81,0% и получили ранения более 67,0% от общего числа пострадавших на указанной территории.

Сводные показатели в разрезе территориального расположения представлены в таблицах 1.11.6

Таблица 1.11.6 – Распределение пострадавших по месту совершения ДТП

Территория	2016		2017		2018	
	Погибло	Ранено	Погибло	Ранено	Погибло	Ранено
а/д федерального, регионального и межмуниципального значения	33	137	27	152	34	202
улицы поселений и дороги местного значения	5	84	31	122	8	74
Итого	38	221	58	274	42	276

4) количество дорожно-транспортные происшествия с участием детей подчиняется общей тенденции. По данным официальной статистики за 2018-2019 г. в большей степени дети становились участниками происшествий в качестве пассажиров (57,5%) и пешеходов (31,7%). Число раненых детей-пассажиров составило около двух третей (63,9%) от всех раненых в ДТП детей. Во многих случаях дети перевозились в салонах автомобилей без использования детских удерживающих устройств и ремней безопасности, нередко – на руках у родителей или старших родственников. Сводные данные показатели аварийности по ДТП участием детей в возрасте до 16 лет приведены в таблице 1.11.7

Таблица 1.11.7 – Показатели характеризующие ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет

Период анализа, год	Всего ДТП	Погибло	Ранено
2019	33	1	42
2018	31	2	31
2017	23	2	22
2016	18	3	17
с детьми пассажирами			
2019	22	0	32
2018	15	1	16
2017	10	1	10
2016	7	3	6
с детьми пешеходами			
2019	6	1	5
2018	14	1	13
2017	11	1	10
2016	10	0	10
по их собственной неосторожности			
2019	6	0	6
2018	6	0	6
2017	5	1	4
2016	8	0	8

5) ДТП с участием мотоциклов, мопедов и приравненных к ним ТС составляют 6,79% среди всех учётных ДТП с пострадавшими, в среднем в таких происшествиях получаю ранения 5,4% от общего числа пострадавших. Сведения об общем числе происшествий, количестве раненых и погибших представлены в таблице 1.11.8

Таблица 1.11.8 – Показатели характеризующие ДТП с участием мотоциклов и мопедов

Период анализа, год	Всего ДТП	Погибло	Ранено
мотоциклы			
2019	9	0	10
2018	8	1	10
2017	6	1	5
2016	6	0	6
мопеды и приравненные к ним ТС			
2019	14	0	15
2018	6	0	7
2017	2	0	2
2016	6	5	5

6) количество ДТП с участием водителей имеющих стаж до 2-х лет представлено в таблице 1.11.9. Из представленных данных видно, что доля таких ДТП составляет в среднем 6% и за исключением 2018 года характеризуется низкой тяжестью последствий.

Таблица 1.11.9 –ДТП с участием водителе со стажем до 2-х лет

Стаж до 2-х лет	Всего ДТП	Погибло	Ранено
2019	12	0	21
2018	10	5	17
2017	16	1	19
2016	11	0	14

7) Количество ДТП причиной которых послужила техническая неисправность ТС составляет менее 1%. Данные за период с 2016 по 2019 гг представлены в таблице 1.11.10.

Таблица 1.11.10 – Показатели характеризующие ДТП в которых зафиксированы технические неисправности ТС

Период анализа, год	Всего	Погибло	Ранено
2019	0	0	0
2018	3	1	5
2017	1	0	1
2016	0	0	0

С целью выявления мест концентрации ДТП, изучения условий и причин их возникновения, а также назначения мероприятий по их ликвидации и профилактике был произведён анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц. Согласно действующим нормативным документам, к аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации дорожно-транспортных происшествий) относятся - участки дороги, улицы, не превышающие 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди.

В результате проведенного топографического анализа за 2018 год, на основании пикетажных данных и значений географических координат указанных в карточках ДТП, были выявлены следующие места концентрации дорожно-транспортных происшествий (очаги аварийности):

- а/д А-290 Новороссийск – Керчь, 95 км + 900 м (протяжённость 1 км, 4-0-13, вид ДТП: столкновение – 4);
- а/д А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 «Новороссийск – Керчь», 149 км + 100 м (примыкание неравнозначной дороги, 5-1-6, вид ДТП: столкновение – 5);
- а/д г. Темрюк - ст-ца Фонталовская, 3 км + 800 м (пересечение неравнозначных дорог, 4-0-7, вид ДТП: столкновение – 3; опрокидывание – 1);
- г. Темрюк, ул. Розы Люксембург, 66 (нерегулируемый пешеходный переход, 3-0-3, вид ДТП: наезд на пешехода – 3);
- ст. Старотитаровская, ул. Коммунистическая, 116 (пересечение неравнозначных дорог, 3-0-4, вид ДТП: столкновение – 3).

Также за истекший год был выявлен потенциально-аварийный участок УДС, на котором произошло не менее 3 ДТП с пострадавшими:

В свою очередь, за десять месяцев 2019 года, успели сформироваться следующие очаги:

– а/д А-290 Новороссийск – Керчь, 94 км + 200 м (протяжённость 50 м дороги, 3-0-4, вид ДТП: столкновение – 7);

– а/д г. Темрюк - ст-ца Фонталовская, 3 км + 800 м (пересечение неравнозначных дорог, 3-0-5, вид ДТП: столкновение – 3);

– а/д п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс, 11 км + 550 м (пересечение неравнозначных дорог, 4-0-5, вид ДТП: столкновение – 3; наезд на пешехода – 1);

– г. Темрюк, пересечение ул. Карла Маркса – ул. Маяковского (3-0-3, вид ДТП: столкновение – 3; наезд на пешехода – 1).

На сформированной картосхеме хорошо видно, что основная масса ДТП рассредоточена вдоль автомобильных дорог относящихся к категории федерального, регионального значения и межмуниципального значения, а следовательно мало зависит от мероприятий проводимых органами местного самоуправления.

1.11.2 Исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

В общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (83,84 процента общего числа погибших и 92,46 процента общего числа раненых).

При этом, каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие совершается с участием водителей в состоянии опьянения (учитывались данные по алкогольному и наркотическому опьянению, а также случаи отказа от прохождения медицинского освидетельствования).

Детальный анализ мест совершения ДТП показывает, что основными причинами ДТП являются:

- не соблюдение очередности проезда перекрестков;
- выезд на полосу встречного движения;
- нарушение правил перестроения;
- неправильный выбор дистанции;
- нарушение правил проезда пешеходного перехода;
- несоблюдение бокового интервала;
- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- превышение установленной скорости движения.

В число основных групп дорожных факторов, способствующих возникновению ДТП, входят:

- наличие дефектов эксплуатационного состояния покрытия проезжей части и обочин, технических средств организации дорожного движения и инженерного оборудования дорог, снижающих безопасность дорожного движения;
- отсутствие освещения;
- сложные сочетания геометрических элементов трассы, не обеспечивающие равномерный режим движения транспортных средств;
- недостаточное по сравнению с нормами расстояние видимости проезжей части и встречных автомобилей на кривых в плане и в продольном профиле;
- нарушение зрительной плавности трассы и ясности дальнейшего направления дороги;

- неудовлетворительный уровень содержания дорог;
- разделение, слияние и пересечение транспортных потоков на пересечениях и примыканиях дорог, на которых планировка и схемы организации движения не отвечают установленным требованиям;
- несоответствие параметров геометрических элементов трассы дороги состоянию покрытия и придорожной обстановке, способствующее значительному превышению безопасной скорости движения;
- отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, способствующее неожиданному появлению пешеходов на проезжей части.

В частности за 2018, 2019 гг. сопутствующей причиной почти каждого шестого (17,97% и 16,28% соответственно), являлись недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (отсутствие либо плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек), отсутствие освещения).

Таким образом, становится очевидным, что достижения целевых показателей по снижению количества ДТП и обнуления уровня смертности необходимо сформировать целый комплекс мероприятий, направленных на совершенствование сложившейся системы организации дорожного движения на территории муниципального района.

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

Влияние транспорта на окружающую среду – одна из самых актуальных проблем современности. Автомобильный транспорт занимает лидирующие позиции с точки зрения ущерба, наносимого окружающей среде, это основной источник загрязнения атмосферы. На его долю приходится более 90% загрязнения воздуха, чуть меньше 50% шумового воздействия.

Процесс работы двигателя автомобильного транспорта очень сложен и включает массу различных реакций. В ходе последних образуются многочисленные вещества, одним из самых опасных из них являются оксиды углерода. Оксиды углерода играют основную роль в прозрачности воздуха. Они свободно пропускают ультрафиолетовое излучение, но являются экраном для инфракрасного излучения. Это приводит к повышению температуры приземного слоя атмосферы. Оксиды углерода разрушительно влияют на живые организмы (разрушается гемоглобин, расстраивается нервную и сердечно-сосудистую системы).

Шумом называются любые нежелательные для человека звуки, мешающие труду или отдыху, создающие акустический дискомфорт.

Усиление экологической напряженности во многом связано с шумовым воздействием автомобильного транспорта. Шум больше всего беспокоит жителей населенных пунктов проживающих вдоль автомагистралей.

На уровень шума влияет ряд факторов:

- интенсивность транспортного потока (наибольшие уровни шума регистрируются на магистральных улицах больших городов при интенсивности движения 2000 – 3000 авт/ч. Автотранспорт как основной источник шума в городах вызывает у 60 % населения различные болезненные реакции);

- скорость транспортного потока (при увеличении скорости транспортных средств происходит возрастание шума двигателей, шума от качения колес по дороге и преодоления сопротивления воздуха);

- состав транспортного потока (грузовой транспорт создает большее шумовое воздействие по сравнению с пассажирским, поэтому возрастание доли грузового подвижного состава в транспортном потоке приводит к общему возрастанию шума);

- тип двигателя (сравнение двигателей соизмеримой мощности позволяет провести их ранжирование по возрастанию уровня шума – электродвигатель, карбюраторный двигатель, дизель, паровой, газотурбинный двигатель);

- тип и качество дорожного покрытия (наименьший шум создает асфальтобетонное покрытие, затем по возрастающей – брусчатое, каменное и гравийное. Неисправное дорожное покрытие любого типа, имеющее выбоины, раскрытые швы и нестыковки поверхностей, а также ямы и проседания создает повышенный шум);

- планировочные решения территорий (продольный профиль и извилистость улиц, наличие разноуровневых транспортных развязок и светофоров влияют на характер работы двигателей, а, следовательно, и на создаваемый шум. Высота и плотность застройки определяют дальность распространения шума от магистралей. Так, ширина зон акустического дискомфорта вдоль магистралей в дневные часы может достигать 700 – 1000 м в зависимости от типа прилегающей застройки);

- наличие зеленых насаждений (Вдоль магистралей с обеих сторон предусматривают санитарно-защитные зоны, в которых высаживают деревья. Лесопосадки препятствуют распространению шума на близлежащие территории).

Шумы вызывают функциональные расстройства сердечно-сосудистой системы, оказывают вредное влияние на зрительный и вестибулярный

анализаторы, снижают рефлекторную деятельность, что часто становится причиной несчастных случаев и травм.

Для оценки ожидаемого уровня загрязнения атмосферы придорожной территории городских улиц, над кромкой проезжей части с учетом интенсивности и скорости движения, состава транспортного потока, подъемов на дороге и установки нейтрализаторов, использовалась эмпирическая формула по методике В. Ф. Сидоренко:

$$CO_0 = (7,33 + 0,026 \cdot N) \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3,$$

где CO_0 – уровень концентрации углерода на высоте 1,5 м над кромкой проезжей части, мг/м³;

N – интенсивность движения автомобилей с карбюраторными двигателями, авт./час;

K_1 – коэффициент учета состава транспортного потока и его средней скорости;

K_2 – коэффициент учета влияния подъемов на выбросы;

K_3 – коэффициент учета установки нейтрализаторов для очистки от CO и применения более современных двигателей внутреннего сгорания: без нейтрализаторов $K_3 = 1$, с применением нейтрализаторов и более современных двигателей $K_3 = 0,11 \dots 0,17$. Коэффициент K_3 в диапазоне значений от 0,11 до 1 вычисляется в зависимости от процентного соотношения более современных двигателей внутреннего сгорания с применением нейтрализаторов.

Расчет уровня концентрации CO_X в точке, удаленной от кромки проезжей части на расстоянии X производится по формуле:

$$CO_X = 0,5 \cdot CO_0 - 0,1 \cdot X,$$

где X – удаление защищаемого объекта от проезжей части, м;

CO_0 – концентрация окиси углерода над кромкой проезжей части, мг/м³.

Результаты расчета уровня загрязнений атмосферного воздуха вблизи автодорог/улиц представлены в таблице 1.12.1.

Таблица 1.12.1 – Результаты расчет уровня загрязнений атмосферного воздуха вблизи автодорог/улиц

№ п/ п	Название автомобильной дороги /улицы	N, авт./час	K1	K2	K3	CO ₀ , мг/м ³	X, м	CO _x , мг/м ³
1	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	501	0,46	1	0,11	1,03	2,5	0,27
2	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст- ца Фонталовская»	999	0,52	1	0,17	2,94	2,5	1,22
3	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	491	0,54	1	0,15	1,63	2,5	0,57
4	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	179	0,48	1	0,13	0,75	2,5	0,13
5	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	127	0,5	1	0,11	0,58	2,5	0,04
6	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	67	0,52	1	0,14	0,66	2,5	0,08
7	а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань»	171	0,54	1	0,11	0,7	2,5	0,10
8	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	98	0,48	1	0,15	0,71	2,5	0,11
9	а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Солёный»	210	0,46	1	0,13	0,76	2,5	0,13
10	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» до а/д 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск- на Кубани – Темрюк – А-290 Новороссийск-Керчь»)	287	0,51	1	0,12	0,91	2,5	0,21
11	а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст- ца Тамань»	333	0,5	1	0,15	1,2	2,5	0,35
12	а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст- ца Вышестеблиевская»	131	0,56	1	0,17	1,02	2,5	0,26

Так как среднесуточная предельно допустимая концентрация (ПДК_{сс}) CO_x в жилом массиве не должна превышать – 3 мг/м³, а ПДК_{мр} (максимально разовая) – 5 мг/м³, то выполненные расчеты показывают, что концентрация выбросов CO_x на участках автомобильных дорог МО Темрюкский район не

превышает нормативных показателей. В связи с этим проведение мероприятий по уменьшению вредного воздействия выбросов автотранспорта на окружающую среду не предусматривается.

Расчет ожидаемых уровней шума на улицах населённых пунктов (L_A , дБ А) в результате движения транспортного потока выполнен по формуле:

$$L_A = L_{7,5} + \sum_{j=1}^9 \Pi_j,$$

где $L_{7,5}$ – расчетный (базовый) уровень шума транспортного потока (60% общественного и грузового транспорта с карбюраторными двигателями, средняя скорость движения 40 км/ч) на расстоянии 7,5 м от оси ближайшей полосы движения на высоте 1,2 м от поверхности проезжей части прямолинейного, горизонтального участка дороги с асфальтобетонным покрытием при отсутствии на расстоянии 50 м отражающих звук препятствий, дБ А;

$\sum_{j=1}^9 \Pi_j$ – сумма поправок, учитывающих отличие заданных условий от базовых, дБ А.

Результаты расчета уровня шума представлены в таблице 1.12.2.

Итоговое значение L_A , из таблицы 1.12.2 не должно превышать предельных допустимых санитарных норм, приведенных в таблице 1.12.3.

Таблица 1.12.2 – Результаты расчета уровня шума

№ п/п	Название автомобильной дороги /улицы	L _{7,5} , дБ А	П ₁ , дБ А	П ₂ , дБ А	П ₃ , дБ А	П ₄ , дБ А	П ₅ , дБ А	П ₆ , дБ А	П ₇ , дБ А	П ₈ , дБ А	П ₉ , дБ А	L _A , дБ А
1	а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа»	74	-4	0	0	-2	0	0	2	0	5	75
2	а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская»	76	-4	0	0	-1,5	0	0	2	0	5	77,5
3	а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк»	73,94	-4	0	0	1,5	0	0	2	0	5	78,44
4	а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	71,58	-4	0	0	-2	0	0	3	0	5	73,58
5	а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции»	70,54	-4	0	0	-1,5	0	0	3	0	5	73,04
6	а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша»	69,01	-4	0	0	-2	0	0	3	0	5	71,01
7	а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань»	71,42	-4	0	0	0	0	0	3	0	5	75,42
8	а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский»	69,94	-4	0	0	-1	0	0	2	0	5	71,94
9	а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Солёный»	72,07	-4	0	0	0	0	0	3	0	5	76,07
10	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» до а/д 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк –А-290 Новороссийск-Керчь»)	72,58	-4	0	-1		0	0	2	0	5	74,58
11	а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань»	72,89	-4	0	0		0	0	2	0	5	75,89
12	а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»	70,62	-4	0	1		0	0	2	0	5	74,62

Таблица 1.12.3 – Предельно допустимые уровни шума

Характер территории	Предельно допустимый уровень шума, дБ А	
	с 23 до 7ч (ночь)	с 7 до 23ч (день)
Селитебные зоны населенных мест	45	60
Промышленные территории	55	65
Зоны массового отдыха и туризм	35	50
Санаторно-курортные зоны	30	40
Территории сельскохозяйственного назначения	45	50
Территории заповедников и заказников	до30	до35

Выполненные расчеты показывают, что по всем перечисленным автомобильным дорогам МО Темрюкский район значения уровня шума не соответствует предельно допустимому уровню шума. Соответственно в районах жилой застройки нужно устраивать противошумовую защиту, либо увеличить разрыв между дорогой и объектом шумозащиты.

Существующая застройка вдоль данных дорог не позволяет увеличить разрыв между дорогой и объектом шумозащиты, соответственно в качестве противошумовой защиты можно использовать только мероприятия по высаживанию зелёных насаждений, установки противошумовых экранов и административные методы снижения шума.

1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Финансирование деятельности по организации дорожного движения является одной из значимых статей в бюджете муниципального образования. Основной задачей при планировании и оценке финансирования, является обеспечение эффективного использования бюджетных средств на территории МО. В целом, бюджетная система Российской Федерации состоит из следующих уровней:

- Федеральный бюджет и бюджеты государственных внебюджетных фондов;
- Бюджеты субъектов Российской Федерации и бюджеты территориальных государственных внебюджетных фондов;
- Местные бюджеты, в том числе:
 1. Бюджеты муниципальных районов, бюджеты городских округов, бюджеты внутригородских муниципальных образований городов федерального значения;
 2. Бюджеты городских и сельских поселений.

Формирование расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы РФ осуществляется в соответствии с расходными обязательствами, обусловленными установленным законодательством РФ разграничением полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления международным и иным договорам и соглашениям должно происходить в очередном финансовом году за счет средств соответствующих бюджетов.

При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона N 257-ФЗ от 08.11.2007 «Об

автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Планирование дорожной деятельности осуществляется уполномоченными органами местного самоуправления на основании документов территориального планирования, нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, долгосрочных целевых программ.

Планирование дорожной деятельности муниципальных образований может осуществляться по двум направлениям:

- установление требований к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, определяющих номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту, периодичность выполняемых работ и нормативы финансовых затрат, на основании которых рассчитывается размер ассигнований бюджета муниципального образования на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

- установление предельных расходов бюджета муниципального образования на финансирование дорожной деятельности, определяющих нормативы финансовых затрат и соответствующие им требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений, номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту и периодичности выполняемых работ.

Кроме того, планирование дорожной деятельности должно основываться на принципе сбалансированности, при котором требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них должны учитывать возможности бюджета муниципального образования и одновременно обеспечивать нормативные значения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог: скорость, пропускная способность, уровень загрузки ее движением,

непрерывность, комфортность и безопасность движения, способность пропускать автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой и грузоподъемностью (или общей массой) соответствующими категориями дороги.

Анализируя ответы Администраций сельских поселений в части вопроса о мероприятиях, проводимых в области повышения безопасности дорожного движения, а также израсходовании бюджета сельских поселений, получено следующее:

В Запорожском сельском поселении в 2017 году в рамках реализации мероприятий Подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» проведен ремонт автодорог общей протяженностью 6,5 км на сумму 5 348,7 тыс. рублей. В 2018 году за счет средств местного бюджета выполнен ремонт дорог общей протяженностью 4,84 км на сумму 4 437,6 тыс. рублей, а именно в п. Ильич по ул. Светлая, ул. Приморская, ул. Ореховой, ул. Набережная, проезд №1, №2 от ул. Приморской до ул. Набережной, п. Красноармейский ул. Калинина, ст. Запорожская ул. Береговая, пер. Пионерский, пер. Советский, ст-ца Запорожской пер. Партизанского (от ул. Степной до ул. Плоткина), пос. Приазовский ул. Набережной (от ПК 0+00(дом №3) до ПК 0+51), ул. Степной (от пер. Комсомольский до пер. Партизанского), ул. Набережной, пер. Горького, пер. Комсомольского (от дома №5 до ул. Степной), п. Гаркуша – ул. Набережной, ул. 50 лет Октября. В 2019 году выполнен ремонт пер. Охотничий, пер. Школьный и пер. Горького в ст-ц. Запорожской, ул. Центральной в пос. Береговом, ул. Набережной и ул. Ленина в пос. Батарейка, а также произведен ремонт дорожного полотна в пос. Красноармейский, пос. Гаркуша и пос. Ильич, кроме того произведена отсыпка щебнем автомобильных дорог в пос. Приазовском.

В Новотаманском сельском поселении объем финансирования деятельности по организации дорожного движения за период 2017 – 2018 гг. составил 24 017,6 тыс. рублей. В частности, в соответствие с дорожной

картой в 2017 году проведен ремонт ул. Гагарина и ул. Советской (от ул. Босфорской до ул. Полевой) в пос. Веселовка, произведен ремонт и строительство тротуаров, оборудованы пешеходные переходы, и выполнен ямочный ремонт дорожного покрытия. В 2018 году произведен ремонт дорог в п. Таманский и п. Веселовка общей протяженностью 2,29 км на сумму 11,5 млн. рублей. На 2019 год был запланирован ремонт ул. Юбилейной в п. Таманском и ул. Гаражной в п. Прогресс, а также строительство тротуара по ул. Пионерская в п. Таманский. В настоящий момент выполнен ремонт автомобильных дорог местного значения с привлечением средств краевого бюджета ул. Гаражной (от д.№1/1 до д.11) в пос. Таманском, ул. Гвардейской (от ул. Центральной до ул. Босфорской) в пос. Веселовка, ул. Парковая (от ул. Мартыненко до ул. Крайней) в пос. Прогресс. Также в текущем году за счет средств местного бюджета выполнен ремонт дорог с щебеночным покрытием в пос. Веселовка общей протяженностью 0,326 км, а также ямочный ремонт асфальто-бетонного покрытия уличной сети в пос. Прогресс, пос. Веселовка и пос. Таманский.

В Вышестеблиевском сельском поселении в 2017 году выполнен ремонт автодорог суммарной протяженностью 0,949 км на сумму 4 038,9 тыс. рублей, а именно ул. Кооперативной (от ул. Лермонтова до пер. Почтовый), ул. Береговой (от пер. Советского до д. 33), ул. Кооперативной (от пер. Горького до пер. Красноармейского). Кроме того, выполнен капитальный ремонт пер. Советский до ул. Береговой, а также ремонт УДС в ст-ц. Вышестеблиевской. В 2018 году проведен капитальный ремонт ул. Пушкина, ул. Кооперативной, ул. Пушкина, ул. Кооперативной общей протяженностью 0,974 км. Проведена отсыпка ул. Октябрьская, пер. Возкального, ул. Пушкина. В 2019 года проведен текущий ремонт дорог в ст-ц. Вышестеблиевской по ул. Кооперативной, пер. Степному и пер. Горького на сумму 339,4 тыс. рублей протяженностью 405 м в рамках исполнения контракта №Ф.2019.337405. Кроме того, произведен ремонт пер. Володарского от ул. Пушкина до ул. Кооперативной (187 м), текущий ремонт дорог по ул. Кооперативной, пер. Почтовый, пер. Ворошилова, пер.

Урицкого, пер. Гоголя, пер. Упорный, пер. Садовый, пер. Горького. Выполнена перепланировка с уплотнением щебеночных работ по ул. Октябрьской от пер. Степной до пер. Шевченко и от пер. Почтовый до пер. Горького, от пер. Красноармейский до пер. Вокзального. Выполнен ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия в пос. Виноградный. Общий объем средств израсходованных на мероприятия в сфере ОДД в 2017 году составил 6 362,8 тыс. рублей, в 2018 году – 6 628,2 тыс. рублей, в 2019 году (за 9 мес.) – 4 973,4 тыс. рублей.

В Краснострельском сельском поселении в начале прошлого года была подготовлена сметная документация на ремонт улично-дорожной сети населенных пунктов поселения в рамках государственной программы Краснодарского края с общим объёмом финансирования 9 млн. руб. Из заявленных объектов был профинансирован только ремонт ул. Мичурина в пос. Стрелка общей протяженностью 775 м. За счет собственных средств бюджета выполнены работы по ремонту ул. Космической и пер. Советского х. Белый общей протяженностью 570 м и пер. Трансформаторного пос. Стрелка -200 м. За счет средств ПАО «Газпром» выполнен ремонт участка 190 м ул. Гаражной х. Белый и участка 410 м ул. Таманской пос. Стрелка (с устройством водоотводной трубы) с общим объемом финансирования 1,7 млн. руб. За счет средств МОТР произведены работы по ремонту участков ул. Советской (3-е отд.) и ул. Железнодорожной пос. Стрелка общей протяженностью 230 м и построена дорога в щебеночном исполнении к новостройкам х. Белый общей протяженностью 920 м.

В Сенном сельском поселении в рамках реализации муниципальной программы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения Сенного сельского поселения Темрюкского района» по итогам 2018 года на дорожный фонд были предусмотрены расходы на содержание, строительство и ремонт автомобильных дорог в размере 11 790,4 тыс. рублей. Общая протяженность отремонтированных дорог за 2018 год составила – 5,3 км, что составляет

10,2% от общей протяженности дорог Сенного СП. Данный показатель является рекордным по сравнению с предыдущими периодами.

В Фонталовском сельском поселении в 2018 году на ремонт внутрипоселковых дорог и асфальтирование подъездных путей к объектам социальной сферы всего из бюджета израсходовано 6,2 млн. рублей. Произведена отсыпка щебнем дороги на кладбище в пос. Волна Революции (протяженность 1,150 км) за средства районного бюджета 2 580,904 тыс. руб., ремонт ул. Дзержинского в ст. Фонталовской (200 м) на сумму 1 072,068 тыс. руб., ямочный ремонт в п. Кучугуры. В рамках муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения» возле МДОУ № 45 ст. Фонталовской обустроен тротуар с ограждением на общую сумму 586,5 тыс. рублей. Отремонтировано и установлено дорожных знаков на сумму 200,0 тыс. по предписанию ГИБДД.

В Голубицком сельском поселении в 2019 году были выполнены работы по отсыпке и грейдированию улиц и переулков: ул. Северная, ул. Темрюкская, ул. Шоссейная, ул. Крымская, пер. Узкий, ул. 50 лет Победы, ул. Цветочной (от ул. 50-лет Победы до ул. Чайкинской), пер. Юбилейный, ул. Набережной, ул. Таманской, ул. Первомайской, пер. Рыбачий, пер. Светлый, ул. Школьной, ул. Высотной, пер. Вишневый, пер. Озерный, пер. Базарный и ул. Курортной. Кроме того, по программе софинансирования капитального ремонта УДС были выполнены работы по ул. Советской, пер. Приморский, ул. Красной (от ул. Чайкинской до автодороги «Темрюк-Фонталовская»).

С учётом проведённого анализа текущего состояния УДС муниципального района, обеспеченности техническими средствами ОДД, перечня дорог требующих капитального ремонта и реконструкции, можно сделать вывод о том, что на текущий момент наблюдаются недостатки в финансировании данной сферы деятельности, но следует отметить, что объем средств, выделенный в рамках государственных и муниципальных программ в 2018 году значительно выше предыдущих периодов.

2 Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации

2.1 Мероприятия по разделению транспортных средств на однородные группы

В соответствии с положениями Приказа Минтранса России от 26.12.2018 №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» в мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.

Цель данных мероприятий заключается в реализации комплексных подходов к решению транспортных проблем и разработке предложений по снижению перегрузки УДС муниципального образования за счёт изменения схем организации движения и параметров действующей транспортной сети.

Разделение потоков по категориям (типам) транспортных средств создает возможность более рационального использования дорожной сети различными транспортными средствами, и является эффективным путем уменьшения количества транспортных задержек и рисков возникновения ДТП. Примером реализации данного мероприятия являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта путём установки соответствующих знаков запрещения движения.

Разделение движения транспортных средств по скорости движения, как правило вызвано необходимостью выделения из состава потока автомобилей, обладающих низкими динамическими качествами с целью поддержания средней скорости потока, уменьшения количества обгонов и, как следствие,

повышения удобства и безопасности движения. Примерами локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку являются: устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей в сторону подъема; выделение полос разгона и торможения на пересечениях и примыканиях дорог; ограничение верхнего или нижнего предела скорости по отдельным полосам движения.

Рассматривая задачу создания однородных транспортных потоков в зависимости от направления движения транспортных средств, следует отметить, что разнонаправленность движения, как правило оказывает более ощутимое влияние на безопасность движения и снижение транспортно-эксплуатационных показателей, чем разнотипность транспортных средств в потоке. Так, например, выполнение поворота налево, сопряжено с необходимостью пропуска встречного потока и увеличением рисков попутного столкновения. В этой связи, типичным мероприятием, направленным на формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении, является выделением специальных полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления.

Разделение транспортных потоков во времени является одним из наиболее распространённых методов организации движения, оказывающим наибольшее воздействие на безопасность движения. Основопологающим способом, обеспечивающим формирование однородных групп с целью разновременного пропуска транспортного потока, является определение приоритета движения на пересечениях. Помимо стандартного набора правил, устанавливающих очередность проезда, метод предусматривает:

- введение дополнительного приоритета движения на перекрёстках путём установки дорожных знаков 2.1 – 2.5. В зависимости от стоящих задач, данное мероприятия позволяет обеспечить более высокую эффективность работы транспортного узла за счёт предоставления первоочередного права на движение по главной дороге,

– введение светофорного регулирования. Прежде всего это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить безопасность движения. Чем выше интенсивность движения, тем больше вероятность возникновения конфликтов и тем меньше возможность исключить эту опасность, не прибегая к светофорному регулированию.

Другим способом, менее распространённым, но не менее эффективным, является внедрение таких организационных мероприятий, как запрет движения отдельных видов транспортных средств в определенные периоды. В частности, широко известна и такая мера, как запрещение в городах или некоторых их зонах перевозок тяжеловесных грузов и движение тяжелых грузовых автомобилей в дневное время (период наиболее высокой интенсивности транспортных потоков).

Для оценки необходимости перераспределения транспортных потоков использовались методы транспортного моделирования. Процесс построения модели подробно был рассмотрен в отчёте по сбору исходных данных (см. раздел 4). Оценка проводилась как для текущей ситуации, так и с учётом прогнозируемого изменения характеристик дорожного движения. Результат моделирования транспортной ситуации и наглядное отображение уровней нагрузки и загрузки по участкам УДС был представлен в отчёте по сбору исходных данных, на рисунках 4.14, 4.15. Совмещённая картограмма прогнозируемого распределения интенсивности транспортных потоков и уровней загрузки УДС муниципального образования Темрюкский район на 2034 год представлена на рисунке 2.1.1.

В качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на перераспределение транспортных потоков с целью снижения загрузки определённых участков сети использовались значения уровня обслуживания движения. Согласно ОДМ 218.2.020-2012 к участкам автомобильной дороги, обслуживающих движение в режиме перегрузки,

относятся участки автомобильной дороги с уровнем обслуживания D, E или F.

Соответствие уровня обслуживания уровню загрузке приведены в таблице 2.1.1.

Таблица 2.1.1 – Характеристика уровней обслуживания движения

Уровень обслуживания движения	Коэф - фициент загрузки	Характеристика потока автомобилей	Экономическая эффективность работы дороги
A	<0,2	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Неэффективная
B	0,2-0,45	Автомобили движутся группами, совершается много обгонов	Мало эффективная
C	0,45-0,7	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны запрещены	Эффективная
D	0,7-0,9	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Неэффективная
E	0,9-1,0	Поток движется с остановками, возникают заторы, режим пропускной способности	Неэффективная
F	>1,0	Полная остановка движения, заторы	Неэффективная

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть Темрюкского района нагружена равномерно, имеющаяся пропускная способность улиц и дорог далека от максимального расчётного значения. Основная транспортная нагрузка ложится на автомобильные дороги федерального, регионального и межмуниципального значения и не затрагивает улично-дорожную сеть поселений. Большинство участков дорог имеют уровень обслуживания движения A, B, остальные имеют уровень C и не требуют мероприятий по распределению транспортных потоков.

На картограмме отчётливо видно, что уровни интенсивности движения и загрузки магистралей незначительны, а запланированные на расчётный срок мероприятия по строительству и реконструкции дорожных объектов позволят избежать возможных проблем с возможной перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

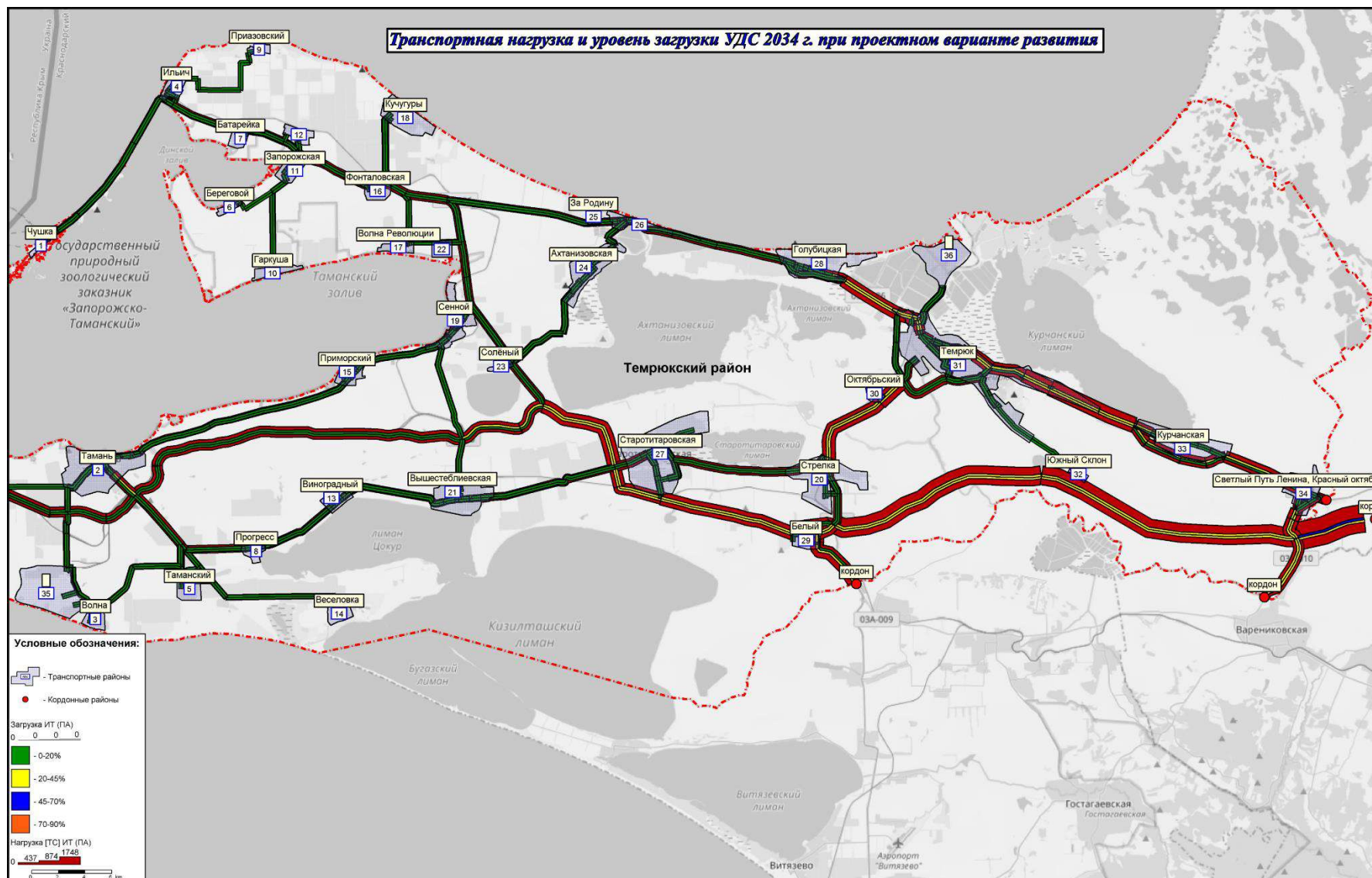


Рисунок 2.1.1 – Картограмма прогнозируемого распределения интенсивности транспортных потоков и уровней загрузки УДС муниципального образования Темрюкского района на 2034 год

2.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог

Пропускная способность дороги зависит от большого числа факторов: дорожных условий (ширины проезжей части, продольного уклона, радиуса кривых в плане, расстояния видимости и др.); состава потока автомобилей; наличия средств регулирования; присутствия помех для движения; возможности маневрирования автомобилей по ширине проезжей части; психофизиологических особенностей водителей и конструкции автомобилей. Изменение этих факторов может приводить к существенным колебаниям пропускной способности в течение суток, месяца, сезона или года.

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения пропускная способность автомобильных дорог может быть повышена за счёт:

- внесения предложений по увеличению ширины проезжей части, позволяющей разделить поток автомобилей на однородные группы и обеспечивающей оптимальную загрузку, при которой движение происходит с достаточно высокими скоростями;
- устранения условий, способствующих созданию помех для движения (устройство заездных карманов, ограничение числа остановок и стоянок транспортных средств, изменение типов пешеходных переходов);
- обоснования мероприятий по реконструкции пересечений в одном уровне (канализирование пересечений, формирование кольцевых пересечений и примыканий);
- обоснования строительства транспортных развязок, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;
- выбора оптимальных средств регулирования, обеспечивающих рациональный режим движения на пересечениях;
- оптимизации и координации светофорного регулирования;

– повышения скорости движения за счёт проработки вопросов снабжения водителей полной информацией об условиях движения по маршруту.

Перечисленные мероприятия можно разделить на организационно-технические и реконструктивные. Первые обеспечивают увеличение пропускной способности за счёт более совершенного использованием технических средств. Основное преимущество таких мероприятий заключается в том, что их можно осуществить в сравнительно короткий срок. Реконструктивные меры, как правило, связаны со значительными капитальными вложениями и длительными сроками выполнения работ. Зачастую обе группы мер используют в комплексе.

Поскольку рассмотрению вопросов, связанных со светофорным регулированием и совершенствованием системы информационного обеспечения (входящих в первую группу) посвящены отдельные подразделы КСОДД, в рамках данного пункта мы остановимся больше на мероприятиях второй группы.

Как и в случае рассмотрения необходимости осуществления перераспределения транспортных потоков, в качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности дороги ключевое значение имеет данные по уровню обслуживания движения, который устанавливается в зависимости от коэффициента загрузки, определяемого отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности.

Уровни обслуживания, характеризующие изменение взаимодействия автомобилей в транспортном потоке, следует использовать: для обоснования числа полос движения как на всей дороге, так и на ее отдельных участках (в первую очередь на тех, где в дальнейшем будет затруднена реконструкция: большие мосты; участки, проходящие через плотную застройку; участки с высокими насыпями и эстакадами и др.);

В соответствии с результатами расчетов коэффициентов загрузки по данным о фактическом состоянии элементов и параметров основных автодорог МО Темрюкский район произведённом в п. 1.9 настоящей работы, а также на основании выводов, полученных в ходе проведённого имитационного моделирования загрузка основной части дорог соответствует уровню обслуживания «А». Данные показатели свидетельствуют о том, что движение осуществляется в достаточно комфортных условиях, экономическая эффективность работы дороги низкая, автомобили движутся в основном малыми группами. Наблюдаемое снижение пропускной способности, в основном связано с сужением эффективной ширины проезжей части за счет припаркованных автомобилей.

Несмотря на то, что существующая дорожная обстановка не требует немедленного повышения интенсивности движения, ожидаемый в ближайшие годы рост интенсивности транспортных потоков, связанный с развитием региона, требует принятия определённых предупредительных мер.

Мероприятия по повышению пропускной способности дорог в МО Темрюкский район представлены в таблице 2.2.1.

Таблица 2.2.1 - Мероприятия по повышению пропускной способности дорог в МО Темрюкский район

№ п/п	Наименование автодороги/улицы	Вид работ	Протяженность, км
1	ст-ца Тамань ул. Мичурина от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Пролетарская	реконструкция	0,840
2	ст-ца Тамань ул. Революции от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Пролетарская	реконструкция	0,750
3	ст-ца Тамань ул. Возрождения от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Калинина	реконструкция	1,420
4	ст-ца Тамань ул. Котовского от пересечения с ул. Гоголя до пересечения с ул. Октябрьская	реконструкция	0,675
5	ст-ца Тамань ул. 225-я Таманская от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Октябрьская	реконструкция	1,220
6	ст-ца Тамань ул. Октябрьская от пересечения с ул. Котовского до пересечения с ул. Покровская	реконструкция	0,280

Продолжение таблицы 2.2.1

7	ст-ца Тамань ул. Покровская от пересечения с ул. Октябрьская до д.17	реконструкция	0,300
8	ст-ца Тамань ул. Первомайская от ул. К.Маркса до ул. Октябрьской	реконструкция	1,23
9	ст-ца Тамань ул. Декабристов от пересечения с ул. Октябрьская до д.1Б	реконструкция	0,165
10	ст-ца Тамань ул. Лебедева от д.102 до пересечения с ул. Станичная	реконструкция	0,295
11	ст-ца Тамань ул. Первомайская от пересечения с ул. Октябрьская до пересечения с ул. Калинина	реконструкция	1,360
12	ст-ца Тамань ул. Гоголя от пересечения с ул. Мичурина до д.51А	реконструкция	0,765
13	ст-ца Тамань ул. Энгельса от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Лебедева	реконструкция	2,335
14	ст-ца Тамань ул. Калинина от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Некрасова	реконструкция	1,905
15	ст-ца Тамань ул. Некрасова от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Комсомольская	реконструкция	0,320
16	ст-ца Тамань ул. Островского от пересечения с ул. Косоногова до пересечения с ул. Некрасова	реконструкция	0,755
17	ст-ца Тамань ул. Володарского от пересечения с ул. Заозерная до пересечения с пер. Горный	реконструкция	1,180
18	ст-ца Тамань пер. Горный от д.1А до пересечения с ул. Лебедева	реконструкция	0,420
19	ст-ца Тамань ул. Косоногова от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Кирова	реконструкция	0,385
20	ст-ца Тамань ул. Декабристов от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Мира	реконструкция	1,365
21	ст-ца Тамань ул. Горького от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Мира	реконструкция	0,875
22	ст-ца Тамань ул. Комсомольская от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	реконструкция	1,610
23	ст-ца Тамань ул. Фонтанная от д.3 до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	реконструкция	0,985
24	ст-ца Тамань ул. Маяковского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Беликова	реконструкция	0,345
25	ст-ца Тамань ул. Соседского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Беликова	реконструкция	0,415
26	ст-ца Тамань ул. Фанагорийская от пересечения с ул. Таманской Дивизии до пересечения с ул. Соседского	реконструкция	0,335

Продолжение таблицы 2.2.1

27	ст-ца Тамань ул. Мира от пересечения с ул. Первомайская до пересечения с ул. Горького	реконструкция	0,606
28	ст-ца Тамань ул. Мира от пересечения с ул. Пушкина до пересечения с пер. Новостроек	реконструкция	0,310
29	ст-ца Тамань ул. Крупской от д.104Б до пересечения с пер. Новостроек	реконструкция	2,100
30	ст-ца Тамань ул. Лермонтова от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	реконструкция	0,370
31	ст-ца Тамань ул. Карла Либкнехта от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Косоногова	реконструкция	1,9
32	ст-ца Тамань ул. Ленина от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Горького	реконструкция	1,135
33	ст-ца Тамань ул. Кирова от д.135 до пересечения с ул. Марата	реконструкция	1,310
34	ст-ца Вышестеблиевская пер. Урицкого от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Октябрьская	реконструкция	0,745
35	ст-ца Вышестеблиевская ул. Верхняя от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Шевченко	реконструкция	0,651
36	ст-ца Вышестеблиевская пер. Горького от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Ленина	реконструкция	1,010
37	ст-ца Вышестеблиевская ул. Октябрьская от пересечения с пер. Степной до пересечения с пер. Лермонтова	реконструкция	1,240
38	ст-ца Вышестеблиевская ул. Октябрьская от пересечения с пер. Советский до пересечения с пер. Садовый	реконструкция	1,677
39	ст-ца Тамань ул. Мичурина от ул. К.Маркса до ул. К.Либнехта	реконструкция	0,69
40	ст-ца Тамань ул. Щорса от ул. Лебедева до ул. Октябрьской	реконструкция	0,205

Также проектом КСОДД, с целью уменьшения транспортных задержек и уменьшения риска возникновения аварийных ситуаций, предусмотрено устройство кольцевых пересечений на следующих перекрестках: ст-ца Голубицкая ул. Красная – а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк – ст-ца Фонталовская».

Для возможности оценки изменения параметров эффективности после введения новых схем регулирования, в рамках данного проекта, использовался метод моделирования транспортных и пешеходных потоков на уровне отдельных объектов – метод микромоделирования с использованием программного комплекса PTV Vissim 11.

На рисунках 2.2.1 – 2.2.4 приведены примеры разработанных транспортных микромоделей перекрестков. Сводные результаты моделирования представлены в таблицах 2.2.2 – 2.2.3.

Реализация перечисленных мероприятий позволит повысить пропускную способность УДС муниципального образования, обеспечив требуемые уровни обслуживания на расчётный период. В графической части КСОДД на рисунках 77 – 84 представлено наглядное отображение назначенных мероприятий.

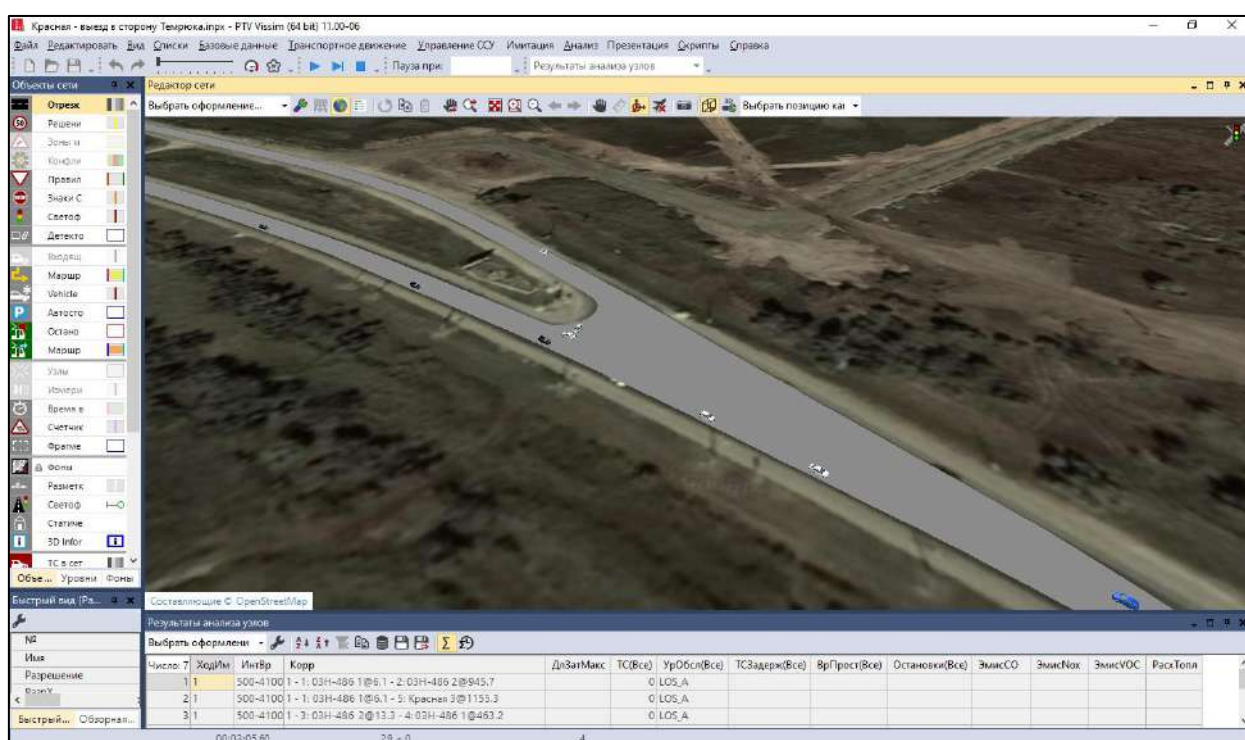


Рисунок 2.2.1 – 3D модель перекрёстка ст-ца Голубицкая ул. Красная – а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк – ст-ца Фонталовская» для существующей схемы движения (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

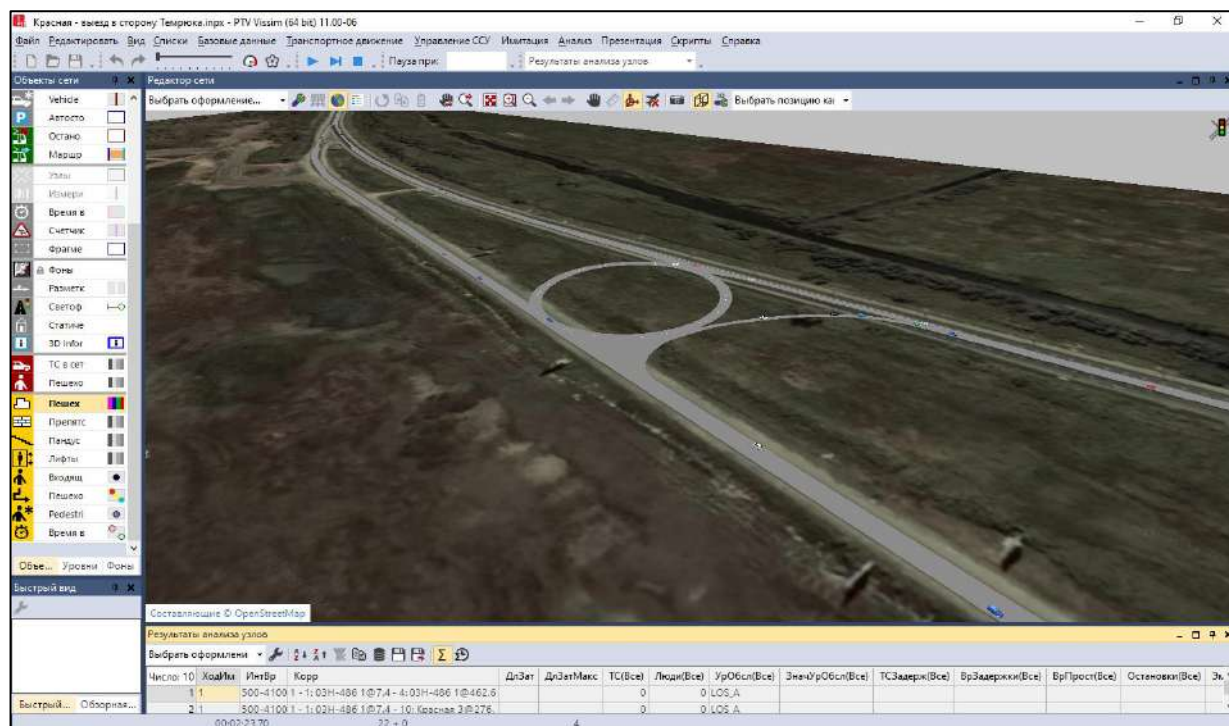


Рисунок 2.2.2 – 3D модель перекрёстка ст-ца Голубицкая ул. Красная — а/д
03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская» при введении
кольцевого пересечения (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Таблица 2.2.2 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Красная — а/д г. Темрюк – ст-ца Фонталовская

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия СО (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
до проведения мероприятий										
1 - 1: 03Н-486 1@6.1 - 2: 03Н-486 2@945.7	0,00	193	LOS_A	1,47	0,00	0,01	422,03	82,11	97,81	6,04
1 - 1: 03Н-486 1@6.1 - 5: Красная 3@1155.3	0,00	172	LOS_A	2,61	0,00	0,00	395,72	76,99	91,71	5,66
1 - 3: 03Н-486 2@13.3 - 4: 03Н-486 1@463.2	48,84	525	LOS_A	9,26	0,07	0,06	1252,90	243,77	290,37	17,92
1 - 3: 03Н-486 2@13.3 - 5: Красная 3@1155.3	56,74	212	LOS_A	4,37	0,24	0,20	723,00	140,67	167,56	10,34
1 - 6: Красная 3@6.4 - 2: 03Н-486 2@945.7	70,37	85	LOS_A	8,55	4,64	0,56	338,58	65,88	78,47	4,84
1 - 6: Красная 3@6.4 - 4: 03Н-486 1@463.2	39,00	103	LOS_C	21,84	15,76	1,57	523,71	101,89	121,37	7,49
В целом по узлу:	70,37	1290	LOS_A	7,36	1,63	0,22	3648,91	709,95	845,67	52,20
после устройства кольцевого пересечения										
1 - 1: 03Н-486 1@6.1 - 2: 03Н-486 2@945.7	0,00	173	LOS_A	2,33	0,08	0,09	422,20	82,14	97,85	6,04
1 - 1: 03Н-486 1@6.1 - 5: Красная 3@1155.3	0,00	192	LOS_A	4,78	0,92	0,21	512,48	99,71	118,77	7,33
1 - 3: 03Н-486 2@13.3 - 4: 03Н-486 1@463.2	20,30	525	LOS_A	4,75	0,00	0,00	1174,90	228,59	272,30	16,81
1 - 3: 03Н-486 2@13.3 - 5: Красная 3@1155.3	20,30	213	LOS_A	2,08	0,03	0,04	274,42	53,39	63,60	3,93
1 - 6: Красная 3@6.4 - 2: 03Н-486 2@945.7	19,57	104	LOS_A	4,55	0,07	0,08	264,49	51,46	61,30	3,78
1 - 6: Красная 3@6.4 - 4: 03Н-486 1@463.2	19,57	93	LOS_A	1,74	0,02	0,06	94,22	18,33	21,84	1,35
В целом по узлу:	20,30	1300	LOS_A	3,76	0,16	0,06	2743,24	533,74	635,77	39,25

2.3 Обоснование перечня пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

Организация дорожного движения на пересечениях обуславливается интенсивностью движения транспортных потоков на них. В случае, когда интенсивность движения на перекрестке относительно мала, перекресток может функционировать как нерегулируемый. При этом эффективность такого пересечения обуславливается достаточным количеством полос движения на подходах к перекрестку, а также канализированием транспортных потоков. В случае, когда интенсивность движения увеличивается и достигает определенных значений, процесс организации безопасного движения на пересечении в одном уровне становится возможным лишь при использовании светофорной сигнализации. При этом, являясь мощным средством, предназначенным для увеличения уровня безопасности дорожного движения, улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации, светофорное регулирование имеет такие недостатки, как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения. Поэтому принятие решения о введении светофорного регулирования требует ответственных и взвешенных решений.

Согласно «ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» светофорное регулирование на автомобильных дорогах рекомендуется применять при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в табл. 10.

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой — 1000

ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой же дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с численностью жителей менее 10 000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

Условие 3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

Условие 4. На пересечении автомобильных дорог в одном уровне совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более [21, стр. 59 - 62].

Проектирование и строительство светофорного объекта является многостадийным процессом. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется с учётом ОДМ 218.2.020-2012. Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах.

В целях повышения уровня безопасности дорожного движения в границах Темрюкского района ФКУ Упрдор «Тамань» в 2020 году планируется установить 2 светофорных объекта, в п. Светлый Путь Ленина (км 109 автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь) и в г. Темрюк (км 131 автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь).

Анализ результатов обследования транспортных потоков на ключевых транспортных узлах в населенных пунктах муниципального образования Темрюкский район и проверка их по условиям введения позволяет сделать

вывод о возможности реализации светофорного регулирования на следующих пересечениях:

- ст-ца Старотиторовская, ул. Ленина – пер. Красноармейский;
- пос. Стрелка, ул. Чапаева – ул. Таманская;

При назначении режимов работы светофорного объекта, рекомендуется применять двух, либо трёхфазное регулирование (с выделенной пешеходной фазой).

2.3.1 Оценка улучшений безопасности движения после введения светофорного регулирования

Для количественной оценки безопасности движения до и после введения светофорного регулирования использовались два метода, наиболее распространённые в отечественной и зарубежной практике: метод конфликтных точек (метод Г. Раппопорта) и методика оценки сложности пересечения по показателю конфликтности (метод В. Шнабеля и Д. Лозе).

Оба метода основываются на принципе, что наибольшее число ДТП происходит в конфликтных точках, т.е. в местах, где в одном уровне пересекаются траектории движения транспортных средств или транспортных средств и пешеходов, а также в местах отклонения или слияния (разделения) транспортных потоков. Количество конфликтных точек зависит от типа перекрестка, его конструктивных особенностей и принципов организации дорожного движения. Существуют различные подходы количественной оценки совокупности конфликтных точек.

Метод конфликтных точек, выделяет три вида конфликтов: пересечение, отклонение и слияние. Каждому из видов присваивается балльный показатель сложности. За единицу сложности было принято отклонение, точка слияния оценивается тремя условными баллами, точка пересечения пятью баллами.

Таким образом, возникает возможность оценивать потенциальную опасность перекрестка по числу конфликтных точек, а их анализ позволяет сравнивать между собой различные варианты схем движения.

Общий показатель сложности (m) пересечения рассчитывается следующим образом:

$$m = n_o + 3n_c + 5n_{\pi}, \quad (2.3.1)$$

где, n_o , n_c , n_{π} - число точек соответственно отклонения, слияния и пересечения.

На основании оценки, различают дорожные узлы: малой сложности ($m < 40$); средней сложности ($m = 40 - 80$); сложные ($m = 81 - 150$); очень сложные ($m > 150$).

В свою очередь, методика предложенная немецкими учеными В. Шнабелем и Д. Лозе, базируется на представленном выше методе оценки конфликтных точек с учетом значения интенсивности только минимального из конфликтующих в каждой точке взаимодействия транспортных потоков (N_{min}). В зависимости от типа маневра транспортного средства для оценки используются следующие коэффициенты опасности (K_o): точка пересечения $K_o = 12$; слияние слева $K_o = 5$; слияние справа $K_o = 4$; ответвление $K_o = 2$.

Общий показатель G_n для анализируемого участка УДС формируется из суммы оценки каждой конфликтной точки i и рассчитывается по (2.3.2), как

$$G_n = \sum_{i=1}^n K_o G_o, \quad (2.3.2)$$

где $G_i = (K_o N_{min})/10^4$ – показатель конфликтности для i -той конфликтной точки.

Сравнительные результаты оценки показателя сложности и общего показателя конфликтности по рассматриваемому пересечению для существующих и проектных условий представлены в таблице 2.3.1

Таблица 2.3.1 – Результаты анализа конфликтных точек

	Название пересечения	Показатель сложности (m)		Показатель конфликтности (G_n)	
		сущ.	проект.	сущ.	проект.
1	ст-ца Старотиторовская, ул. Ленина – пер. Красноармейский	112	20	0,8841	0,2102
2	пос. Стрелка, ул. Чапаева – ул. Таманская	112	20	0,4480	0,0881

Из таблицы хорошо видно, что введение светофорного регулирования существенно повышает безопасность движения, ликвидируя значительную часть конфликтных точек.

2.3.2 Анализ изменений показателей транспортной работы при введении светофорного регулирования

Для возможности оценки изменения параметров эффективности после введения новых схем регулирования, в рамках данного проекта, использовался метод моделирования транспортных и пешеходных потоков на уровне отдельных объектов – метод микромоделирования. Это метод исследования, при котором изучаемая система заменяется моделью, с достаточной точностью описывающей реальную систему на уровне отдельных транспортных средств и пешеходов, а исходными данными служат замеры, полученные при натурном обследовании. Оценка основывается на количественных показателях, характеризующих условия движения. Для имитации перспективных транспортных ситуаций в качестве исходных данных использовались прогнозные данные, рассчитанные в транспортной макромодели. Для построения микромоделей использовался сертифицированный программный комплекс PTV Vissim 11.

На рисунке 2.3.1 приведён пример разработанной транспортной микромодели перекрестка ул. Ленина – пер. Красноармейский в ст-це Старотиторовская.

В ходе обследования, на данном перекрёстке были выявлены затруднённые условия разъезда. По результатам оценки установлено, что

пересечение удовлетворяет требованиям ГОСТ Р52289-2019 на предмет введения светофорного регулирования по условию 1 и условию 4.

В соответствии со статистическими данными аварийности за 2019 г. на пересечении произошло три учётных ДТП в категории «столкновение» и одно ДТП, связанное с наездом на пешехода, в которых получили ранение пять человек. Детальный анализ карточек ДТП, даёт основание утверждать, что данные происшествия можно было предотвратить при наличии светофорной сигнализации.

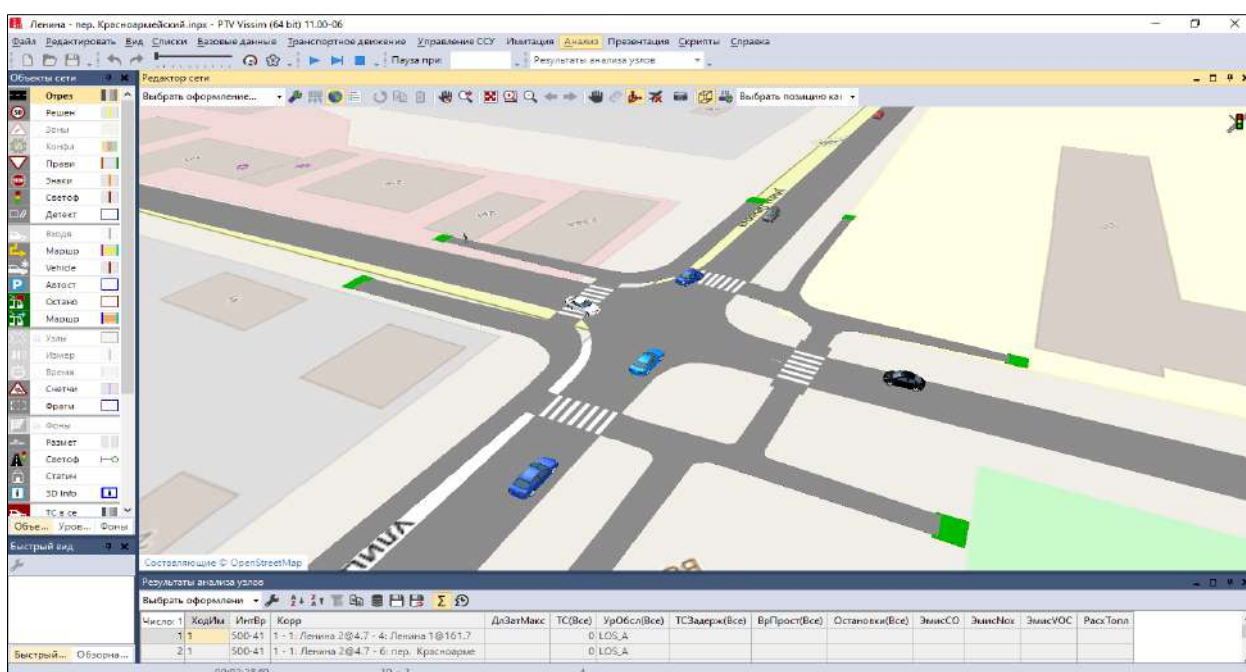


Рисунок 2.3.1 – 3D модель перекрёстка ул. Ленина – пер. Красноармейский в ст-ца Старотиторовская, для существующей схемы движения (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

С целью проведения сравнительного анализа работы пересечения после введения светофорного регулирования в уже разработанную модель вносились изменения, путём назначения режимов движения на основе предполагаемой смены сигналов светофора.

Вид микромоделли перекрестка, ул. Красная – пер. Красноармейский, после установки светофорных объектов представлен на рисунке 2.3.2.

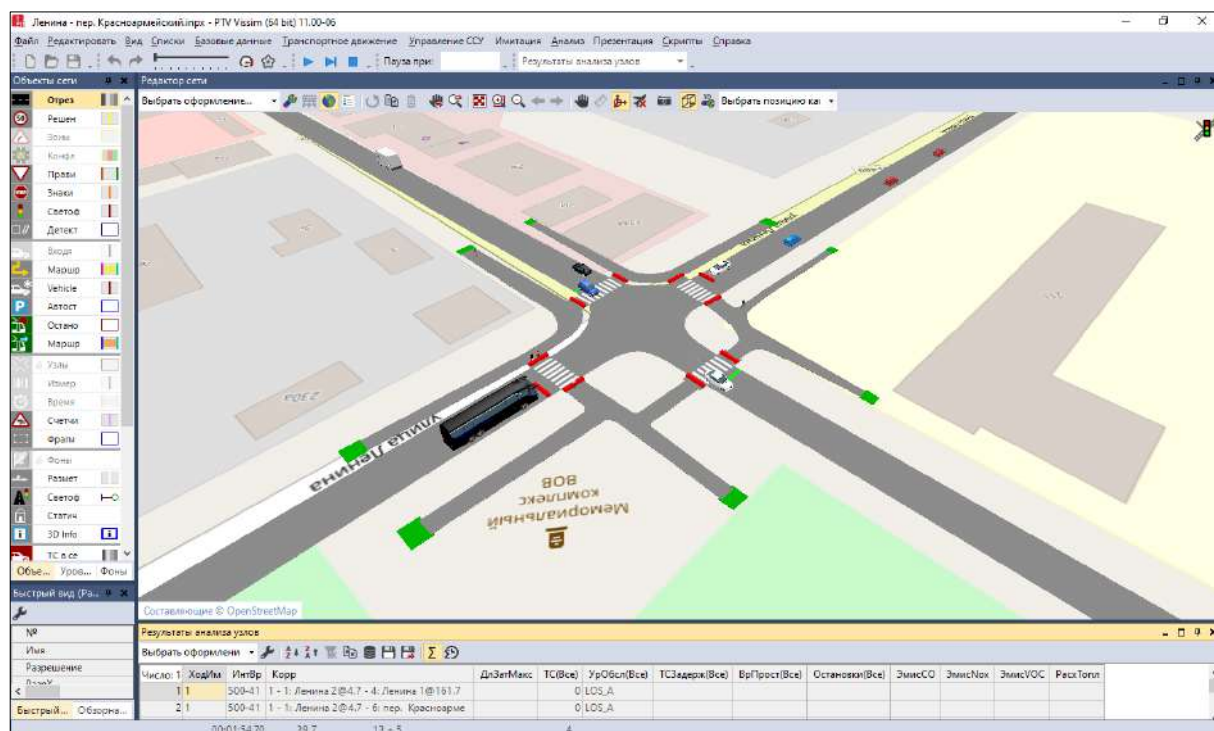


Рисунок 2.3.2 – 3D модель перекрёстка ул. Ленина – пер. Красноармейский после установки светофорных объектов

В качестве вариантного образца введения светофорного регулирования была рассмотрена двухфазная схема работы светофоров, общей длительностью цикла 76 секунд:

- 1 фаза разрешает движение транспортных средств и пешеходных потоков по ул. Ленина, продолжительность 42 секунды (Signal group 1, Signal group 3);
- 2 фаза разрешает движение транспортных средств и пешеходных потоков по пер. Красноармейский, продолжительность 34 секунды (Signal group 2, Signal group 4);
- Длительность промежуточных тактов в каждой фазе составляет 4 секунды.

Графическая конфигурация моделируемого плана времени сигналов представлена на рисунке 2.3.3.

После того как модель разработана и настроена, проводится запуск имитации и осуществляется сбор данных по модельному транспортному узлу.

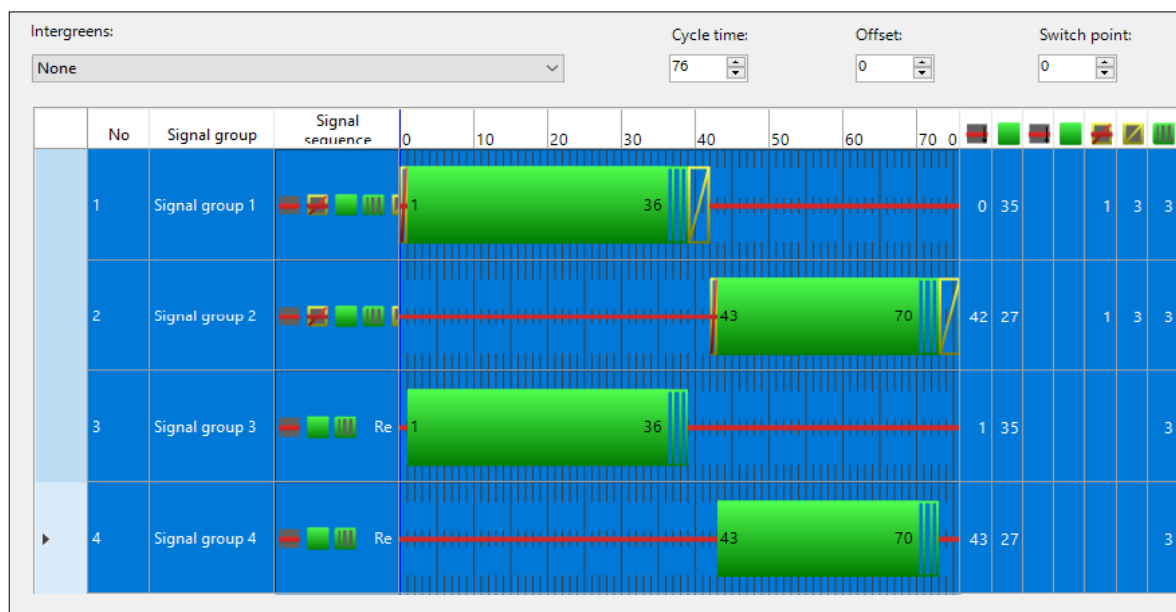


Рисунок 2.3.3 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении ул. Ленина – пер. Красноармейский

Данные выводятся в табличной форме, позволяя анализировать фактическую пропускную способность, максимальную длину очереди, уровень обслуживания, время задержки, время простоя и показатели экологической нагрузки как в целом по узлу, так и по каждому из путей следования.

Детальный анализ результатов микромоделирования, а также просмотр множественных имитаций в режиме реального времени, при различных интенсивностях транспортных и пешеходных потоков позволяет сделать вывод относительно целесообразности введения светофорного регулирования на рассматриваемом пересечении.

Выходные значения транспортно-эксплуатационных показателей, характерные для существующей схемы движения и данные, полученные в ходе имитации введения светофорного регулирования представлены в таблицах 2.3.1 и таблице 2.3.2 соответственно.

В качестве альтернативного варианта была рассмотрена схема с трехфазным регулированием, при котором для движения пешеходов определена отдельная фаза, результаты представлены в таблице 2.3.3.

Таблица 2.3.1 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Ленина – пер. Красноармейский в ст-це Старотиторовская, при существующей схеме регулирования

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Время остановки каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия NOx (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 4: Ленина 1@161.7	11,55	164	LOS_A	3,08	0,43	0,17	145,85	28,38	33,80	2,09
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 6: пер. Красноармейский 3@175.7	20,83	101	LOS_A	2,62	0,53	0,24	91,73	17,85	21,26	1,31
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 7: пер. Красноармейский 4@130.6	11,64	35	LOS_A	3,41	0,38	0,26	29,95	5,83	6,94	0,43
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 2: Ленина 2@206.4	33,10	143	LOS_A	4,27	0,57	0,22	124,81	24,28	28,93	1,79
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 6: пер. Красноармейский 3@175.7	33,11	99	LOS_A	5,89	1,58	0,47	94,43	18,37	21,89	1,35
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 7: пер. Красноармейский 4@130.6	34,53	6	LOS_A	6,12	1,99	0,50	5,26	1,02	1,22	0,08
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 2: Ленина 2@206.4	43,64	90	LOS_A	7,69	2,98	0,97	109,33	21,27	25,34	1,56
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 4: Ленина 1@161.7	50,26	103	LOS_A	6,34	1,91	0,73	105,36	20,50	24,42	1,51
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 7: пер. Красноармейский 4	43,52	43	LOS_A	8,17	2,97	0,95	45,86	8,92	10,63	0,66
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 2: Ленина 2@206.4	18,94	69	LOS_A	3,25	0,50	0,42	61,28	11,92	14,20	0,88
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 4: Ленина 1@161.7	18,76	1	LOS_A	6,29	1,09	1,00	1,01	0,20	0,23	0,01
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 6: пер. Красноармейский 3	18,72	49	LOS_A	5,67	1,88	0,51	43,96	8,55	10,19	0,63
В целом по узлу:	50,26	903	LOS_A	4,79	1,23	0,44	859,81	167,29	199,27	12,3

Таблица 2.3.2 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Ленина – пер. Красноармейский в ст-це Старотиторовская, после проведения введения светофорного регулирования

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия СО (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 4: Ленина 1@161.7	91,69	165	LOS_B	15,03	8,08	0,72	201,40	39,18	46,68	2,88
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 6: пер. Красноармейский 3@175.7	91,69	102	LOS_B	15,44	9,58	0,79	128,32	24,97	29,74	1,84
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 7: пер. Красноармейский 4@130.6	91,69	35	LOS_B	18,40	11,11	0,89	43,91	8,54	10,18	0,63
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 2: Ленина 2@206.4	74,68	143	LOS_C	22,51	13,28	0,95	209,29	40,72	48,51	2,99
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 6: пер. Красноармейский 3@175.7	74,68	99	LOS_C	22,57	11,65	1,53	166,82	32,46	38,66	2,39
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 7: пер. Красноармейский 4@130.6	74,68	6	LOS_B	18,48	9,81	1,00	7,72	1,50	1,79	0,11
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 2: Ленина 2@206.4	87,76	89	LOS_C	26,80	17,47	1,54	147,59	28,72	34,21	2,11
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 4: Ленина 1@161.7	87,76	103	LOS_C	22,85	14,03	1,19	143,99	28,01	33,37	2,06
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 7: пер. Красноармейский 4	87,76	44	LOS_C	24,38	15,26	1,05	58,28	11,34	13,51	0,83
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 2: Ленина 2@206.4	31,64	69	LOS_B	12,61	8,56	0,58	73,80	14,36	17,10	1,06
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 4: Ленина 1@161.7	31,64	1	LOS_B	18,57	7,86	2,00	1,47	0,29	0,34	0,02
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 6: пер. Красноармейский 3	31,64	49	LOS_B	18,50	13,33	0,63	54,72	10,65	12,68	0,78
В целом по узлу:	91,69	905	LOS_B	19,75	11,86	1,00	1224,46	238,24	283,78	17,52

Таблица 2.3.3 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Ленина – пер. Красноармейский в ст-це Старотиторовская, после проведения введения светофорного регулирования при выделенной пешеходной фазе

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 4: Ленина 1@161.7	126,13	164	LOS_C	30,09	19,32	1,20	258,95	50,38	60,01	3,70
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 6: пер. Красноармейский 3@175.7	126,13	101	LOS_C	26,56	17,93	1,04	150,48	29,28	34,87	2,15
1 - 1: Ленина 2@4.7 - 7: пер. Красноармейский 4@130.6	126,13	35	LOS_D	38,11	26,31	1,54	60,51	11,77	14,02	0,87
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 2: Ленина 2@206.4	114,08	147	LOS_D	37,96	23,95	1,50	283,70	55,20	65,75	4,06
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 6: пер. Красноармейский 3@175.7	114,08	102	LOS_D	46,07	29,21	2,35	245,29	47,72	56,85	3,51
1 - 3: Ленина 1@4.0 - 7: пер. Красноармейский 4@130.6	114,08	6	LOS_C	22,46	12,57	0,67	7,13	1,39	1,65	0,10
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 2: Ленина 2@206.4	97,60	89	LOS_C	28,00	18,55	1,36	144,31	28,08	33,45	2,06
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 4: Ленина 1@161.7	97,60	104	LOS_C	30,15	22,24	1,14	154,64	30,09	35,84	2,21
1 - 5: пер. Красноармейский 3@4.7 - 7: пер. Красноармейский 4	97,60	44	LOS_C	31,97	22,36	1,23	65,43	12,73	15,16	0,94
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 2: Ленина 2@206.4	32,64	69	LOS_B	16,92	12,45	0,61	78,64	15,30	18,23	1,13
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 4: Ленина 1@161.7	32,64	1	LOS_B	17,92	8,60	2,00	1,46	0,28	0,34	0,02
1 - 8: пер. Красноармейский 4@4.6 - 6: пер. Красноармейский 3	32,64	48	LOS_B	15,51	10,62	0,50	49,63	9,66	11,50	0,71
В целом по узлу:	126,13	910	LOS_C	31,13	20,66	1,30	1472,65	286,52	341,30	21,07

Из данных, представленных в таблице 2.3.1 видно, что с учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования пересечение в целом, справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой. Однако, выезды с второстепенного направления и левоповоротные манёвры становятся всё более затруднительными, кроме того, на пересечении наблюдается движение пешеходов и велосипедистов, которое осуществляется как через нерегулируемые пешеходные переходы, так и вне их, что в свою очередь дополнительно снижает уровень безопасности движения.

Введение светофорного регулирования, как и предполагалось привело к увеличению суммарных потерь времени при проезде пересечения, однако количество пропускаемых транспортных средств осталось на прежнем уровне.

Учитывая, что действующая схема движения характеризует перекрёсток, как «сложный» узел ($m = 112$) с достаточно высоким показателем конфликтности ($G_n = 0,8841$), а предлагаемые мероприятия позволяют повысить уровень безопасности движения, что является одной из приоритетных задач, то полученные данные свидетельствуют в пользу введения светофорного регулирования.

Аналогичным образом было произведено моделирование пересечения ул. Чапаева – ул. Таманская в пос. Стрелка. На основе выявленных недостатков в существующей схеме движения, были рассмотрены следующие проектные варианты:

- 1) пересечение ул. Чапаева – ул. Таманская.

С учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования, пересечение справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой. Основные задержки возникают при выезде автотранспорта с улицы Таманская, как при необходимости совершения левого, так и правого поворота. При движении по ул. Чапаева затруднения испытывают водители, желающие совершить левоповоротный манёвр. При увеличении параметров транспортных потоков до значений, характерных для

летнего периода происходит значительное ухудшение показателей транспортной работы.

При моделировании введения светофорного регулирования были рассмотрены варианты с двухфазным и трёх фазным регулированием. В первом случае, предполагается, что пропуск поворачивающих транспортных средств будет осуществляться на «просачивание» (с частичным конфликтом) через пешеходный поток:

- 1 фаза разрешает движение транспортных средств (Signal group 1) и пешеходных потоков (Signal group 3) по ул. Чапаева, продолжительность 61 секунда.

- 2 фаза разрешает движение транспортных средств (Signal group 2) и пешеходных потоков (Signal group 4) по ул. Таманская, продолжительность 24 секунды;

Общая длительность цикла, составляет 86 секунд.

Модель пересечения представлена на рисунке 2.3.4

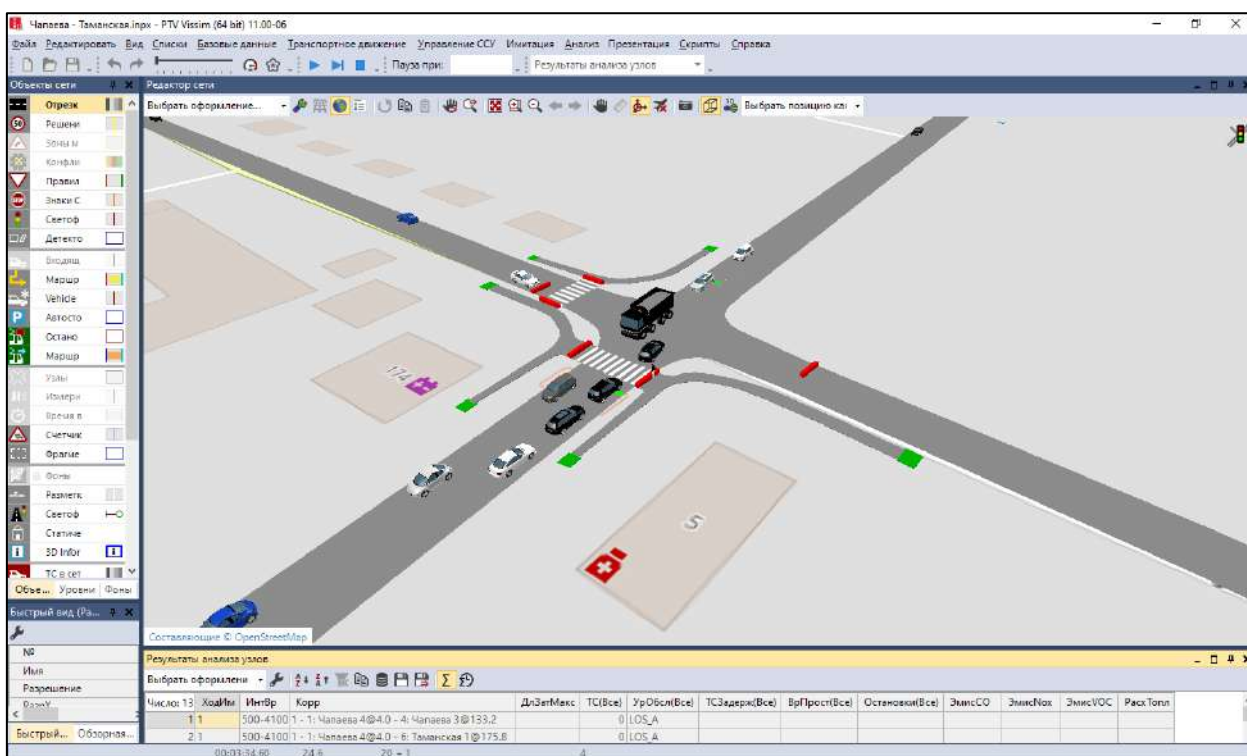


Рисунок 2.3.4 – 3D модель перекрёстка ул. Чапаева – ул. Таманская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Графическая конфигурация используемых в модели плана времени сигналов представлена на рисунке 2.3.5.

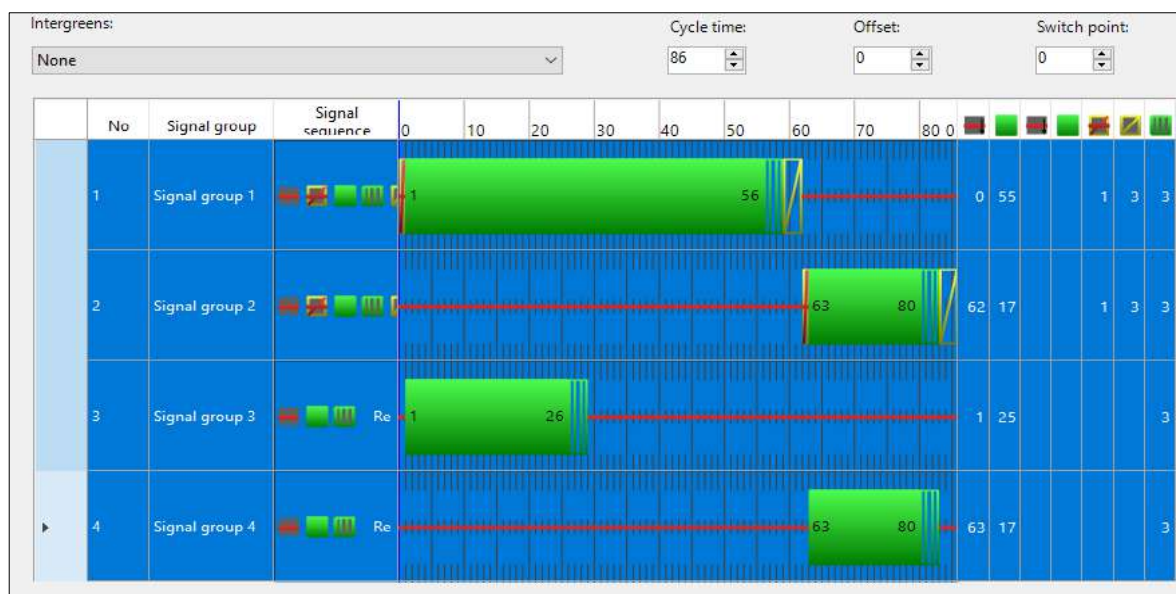


Рисунок 2.3.5 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении
ул. Чапаева – ул. Таманская в пос. Стрелка (вариант 1)

Во втором случае для пропуска пешеходов выделяется отдельная, третья фаза. Графическая конфигурация используемых в модели плана времени сигналов представлена на рисунке 2.3.6.

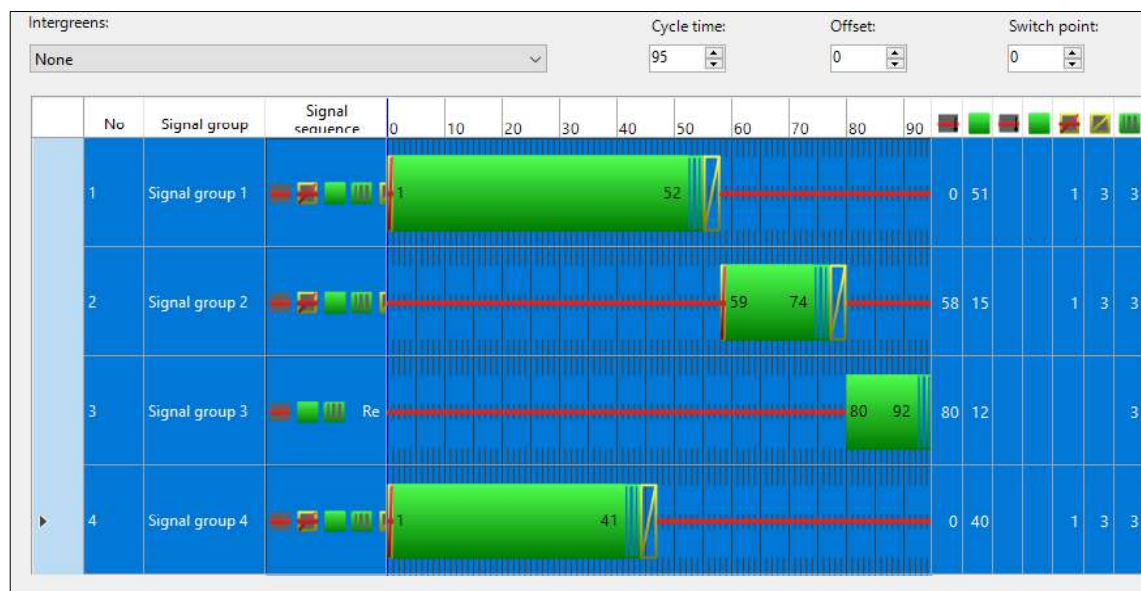


Рисунок 2.3.6 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении ул. Чапаева – ул. Таманская в пос. Стрелка (вариант 1)

Результаты моделирования представлены в таблицах 2.3.4 – 2.3.6.

Таблица 2.3.4 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Чапаева – ул. Таманская в пос. Стрелка, при существующей схеме регулирования

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия NOx (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 4: Чапаева 3@133.2	143,45	535	LOS_A	2,72	0,66	0,13	391,46	76,16	90,72	5,60
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 6: Таманская 1@175.8	143,47	43	LOS_A	8,86	4,17	0,88	49,53	9,64	11,48	0,71
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 8: Таманская 2@258.5	147,07	12	LOS_A	3,55	1,43	0,08	11,54	2,24	2,67	0,17
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 2: Чапаева 4@177.9	25,67	422	LOS_A	1,55	0,08	0,06	291,15	56,65	67,48	4,17
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 6: Таманская 1@175.8	22,28	108	LOS_A	1,31	0,07	0,07	75,09	14,61	17,40	1,07
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 8: Таманская 2@258.5	25,76	7	LOS_A	6,86	3,89	0,57	7,52	1,46	1,74	0,11
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 2: Чапаева 4@177.9	112,92	40	LOS_C	21,34	13,46	1,60	61,29	11,92	14,20	0,88
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 4: Чапаева 3@133.2	112,74	110	LOS_D	28,97	17,78	2,85	212,46	41,34	49,24	3,04
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 8: Таманская 2@258.5	112,64	18	LOS_E	36,05	20,41	2,61	39,67	7,72	9,19	0,57
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 2: Чапаева 4@177.9	0,00	6	LOS_A	7,76	3,74	0,67	7,28	1,42	1,69	0,10
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 4: Чапаева 3@133.2	15,19	13	LOS_A	4,50	2,17	0,92	14,80	2,88	3,43	0,21
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 6: Таманская 1@175.8	0,00	11	LOS_B	12,32	7,84	1,00	15,34	2,98	3,56	0,22
В целом по узлу:	147,07	1325	LOS_A	5,78	2,73	0,45	1177,85	229,17	272,98	16,85

Таблица 2.3.5 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Чапаева – ул. Таманская в пос. Стрелка, после проведения введения светофорного регулирования

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия NOx (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 4: Чапаева 3@133.2	188,29	535	LOS_C	29,03	18,79	1,22	765,81	149,00	177,48	10,96
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 6: Таманская 1@175.8	188,29	43	LOS_D	38,70	25,52	1,91	81,08	15,77	18,79	1,16
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 8: Таманская 2@258.5	188,29	12	LOS_D	36,62	25,73	1,42	22,01	4,28	5,10	0,31
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 2: Чапаева 4@177.9	140,97	419	LOS_C	24,02	16,27	0,75	509,43	99,12	118,07	7,29
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 6: Таманская 1@175.8	140,97	109	LOS_C	23,18	16,57	0,70	129,90	25,27	30,10	1,86
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 8: Таманская 2@258.5	140,97	7	LOS_C	31,36	23,93	1,00	10,84	2,11	2,51	0,16
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 2: Чапаева 4@177.9	125,53	40	LOS_D	43,84	35,83	1,00	66,88	13,01	15,50	0,96
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 4: Чапаева 3@133.2	125,53	109	LOS_D	46,57	37,46	1,29	187,21	36,42	43,39	2,68
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 8: Таманская 2@258.5	125,53	18	LOS_D	47,18	37,60	1,00	34,00	6,62	7,88	0,49
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 2: Чапаева 4@177.9	21,20	6	LOS_C	26,80	19,55	1,17	9,79	1,90	2,27	0,14
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 4: Чапаева 3@133.2	21,20	14	LOS_B	18,27	14,53	0,57	17,21	3,35	3,99	0,25
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 6: Таманская 1@175.8	21,20	11	LOS_C	27,11	22,07	0,64	16,47	3,20	3,82	0,24
В целом по узлу:	188,29	1323	LOS_C	29,36	20,41	1,04	1850,64	360,07	428,90	26,48

Таблица 2.3.6 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Чапаева – ул. Таманская в пос. Стрелка, после проведения введения светофорного регулирования при выделенной пешеходной фазе

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 4: Чапаева 3@133.2	180,91	533	LOS_B	12,85	6,46	0,64	547,03	106,43	126,78	7,83
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 6: Таманская 1@175.8	180,91	43	LOS_C	20,39	10,31	1,51	64,74	12,60	15,00	0,93
1 - 1: Чапаева 4@4.0 - 8: Таманская 2@258.5	180,91	12	LOS_B	15,68	10,96	0,75	16,02	3,12	3,71	0,23
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 2: Чапаева 4@177.9	145,43	420	LOS_A	8,46	3,84	0,41	375,30	73,02	86,98	5,37
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 6: Таманская 1@175.8	145,43	108	LOS_A	7,58	3,40	0,41	95,44	18,57	22,12	1,37
1 - 3: Чапаева 3@2.6 - 8: Таманская 2@258.5	145,43	7	LOS_B	13,94	7,80	0,71	8,52	1,66	1,97	0,12
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 2: Чапаева 4@177.9	86,36	40	LOS_C	34,31	26,20	1,18	63,56	12,37	14,73	0,91
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 4: Чапаева 3@133.2	86,36	110	LOS_C	28,95	20,86	0,89	148,18	28,83	34,34	2,12
1 - 5: Таманская 1@4.8 - 8: Таманская 2@258.5	86,36	18	LOS_C	34,47	24,54	0,94	30,45	5,93	7,06	0,44
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 2: Чапаева 4@177.9	23,44	6	LOS_D	39,22	30,25	2,00	12,31	2,39	2,85	0,18
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 4: Чапаева 3@133.2	23,44	13	LOS_C	30,78	26,71	0,77	19,06	3,71	4,42	0,27
1 - 7: Таманская 2@3.8 - 6: Таманская 1@175.8	23,44	12	LOS_C	22,58	17,27	0,58	17,01	3,31	3,94	0,24
В целом по узлу:	180,91	1322	LOS_B	13,97	8,00	0,63	1397,66	271,93	323,92	20,00

Таким образом, анализ результатов микромоделирования и сравнение характеристик пересечения показали, что установка светофорных объектов является эффективным решением на рассмотренных перекрёстках. Несмотря на завышенные характеристики транспортно-эксплуатационных показателей, предлагаемые мероприятия позволяют улучшить условия для совершения маневров ТС и движения пешеходов, а также снизить риск возникновения аварийно-опасных ситуаций.

2.4 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами

Оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

В соответствии с п. 1.6 ОДМ 218.6.003-2011 »Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах» светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;
- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений.

На текущий момент на территории сельских поселений Муниципального образования Темрюкский район отсутствуют светофорные объекты, осуществляющие повременный пропуск транспортных потоков. Поэтому разработка мероприятий по оптимизации светофорного регулирования и управлению светофорными циклами (жёсткое/адаптивное) на данном этапе не предусматривается.

2.5 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее в подразделе – Закон).

Координированным управлением называется согласованная работа ряда светофорных объектов УДС с целью сокращения задержки транспортных средств.

Для организации координированного управления необходимо выполнение следующих условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении;
- одинаковый цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации;
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м (п. 7.3 ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах).

На текущий момент документацией по организации дорожного движения на территории сельских поселений Муниципального образования Темрюкский район отсутствуют светофорные объекты, работающие в режиме повременного пропуска транспортных потоков. Поэтому разработка мероприятий по согласованию (координации) работы светофорных объектов на текущем этапе разработки КСОДД не предусматривается.

2.6 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

2.6.1 Основные аспекты создания автоматизированной системы дорожного движения

Применение автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) является одним из способов повышения эффективности организации дорожного движения (ОДД).

Под АСУДД понимается система состоящая из комплекса средств и систем автоматизации мониторинга и управления дорожным движением на УДС муниципального образования, с целью обеспечения требуемых значений основных параметров ДД при изменяющейся дорожно-транспортной ситуации [26, 27].

Разработка, внедрение и использование АСУДД это высокзатратные мероприятия. Сложность АСУДД определяется объектом управления и составом реализуемых функций (управляющих, информационных и дополнительных).

Объектами управления могут быть движущиеся транспортные средства (ТС) и пешеходы (их потоки) на:

- отдельном перекрёстке;
- группе перекрёстков;
- участке автодороги;
- дорожной сети, сегменте УДС и т.п.

Управление организуется в автоматическом и автоматизированном режимах. Вариантами управляющих функций АСУДД могут быть следующие:

- локальное управление движением ТС и пешеходов на отдельных перекрестках;
- координированное управление движением ТС и пешеходов на группе перекрестков (группах перекрёстков);
- координированное управление движением ТС на дорожной сети (участках сети) с перерасчетом (выбором) программ координации на основе данных мониторинга о дорожно-транспортной ситуации (ДТС) на объекте управления (адаптивное управление);
- управление скоростями движения ТС и информирование участников движения;
- перераспределение транспортных потоков по полосам и дорогам УДС;
- обеспечение преимущественного проезда ТС участков дорог;
- оперативное диспетчерское управление потоками ТС и (или) пешеходов на участках УДС и др.

Функциональную наполняемость АСУДД также определяют информационные и вспомогательные функции, определяемые заказчиком. Например, управление средствами путевого информирования о рекомендуемых маршрутах движения, заторах, метеоинформирование, составление специализированных отчетов, прогнозирование ДТС, перерасчёт программ координации и перепрограммирование карт дорожных контроллеров светофорных объектов, контроль и диагностика средств и систем автоматизации мониторинга и управления и др.

АСУДД состоит из трёх функционально выделенных компонент:

- центральный управляющий пункт ДД;
- подсистема периферийного оборудования;
- подсистема телекоммуникаций.

Центральный управляющий пункт ДД объединяет все компоненты в систему, включает специализированный инфокоммуникационный комплекс, специалистов по ОДД, обслуживающий персонал, подсистемы гарантированного электропитания и жизнеобеспечения. Специализированный инфокоммуникационный комплекс включает высокопроизводительные вычислительные ресурсы, распределённую СУБД, интеллектуальные программные средства анализа данных и поддержки принятия решений по управлению транспортными и пешеходными потоками, эргономичные, в том числе широкоформатные, средства визуализации состояния светофорных объектов и дорожно-транспортной ситуации на УДС, средства и системы связи и защиты информации.

Также предусматривается развёртывание периферийных высокотехнологичных средств и систем автоматизации управления на элементах УДС муниципального образования. Перечень периферийного оборудования включает, но не ограничивается следующими техническими средствами и системами автоматизации управления ДД:

- светофоры;
- дорожные контроллеры с программным управлением (специальные, универсальные, светофорные);
- детекторы транспорта и детекторы фиксации нарушения ПДД;
- средства путевого информирования (ДИТ – динамические информационные табло, УДЗ – управляемые дорожные знаки);
- средства метеонаблюдения;
- средства ограничения проезда;
- высокоскоростные системы передачи данных (видеоданных) аппаратные и программные средства обработки и хранения потоковых видеоданных;
- средства координационного управления;

- средства приёма оплаты и др.

Процессы внедрения и использования периферийного оборудования в составе АСУДД также характеризуются значительными капитальными вложениями и длительным сроком инвестиционных ожиданий.

Для использования АСУДД требуется квалифицированный персонал, организационно-распорядительные, информационные и плановые документы.

Стадии, этапы разработки, задачи внедрения АСУДД регламентируются основными правовыми актами и нормативными документами, основные из которых приведены в списке использованных источников проекта [26-34].

2.6.2 Обоснование целесообразности создания АСУДД в Темрюкском районе

В общем случае, в соответствии с ГОСТ 34.601, первый этап разработки АСУДД предполагает мероприятия по обследованию объекта автоматизации и обоснованию необходимости создания автоматизированной системы:

- сбор данных об объекте автоматизации и осуществляемых видах деятельности;
- оценку качества функционирования объекта обследования и управления, осуществляемых видов деятельности, выявление проблем, решение которых возможно средствами автоматизации;
- оценку целесообразности создания АСУДД (техно-экономическую, социальную и т.п.).

Наиболее известными отечественными производителями АСУДД являются:

- ООО «Автоматика-Д» г. Омск, АСУДД «Микро», <http://asud55.ru>;
- ООО «Комсигнал» г. Екатеринбург, АСУДД «КС», <http://comsignal.ru>;
- ООО «Элсистар» г. Нарткала, КБР, АСУДД «Мегаполис», <http://elsystar.com>;
- ОАО «Электромеханика» г. Пенза, СДУ СО «Вектор», <http://elmeh.ru>;
- ООО «РИПАС СПб» г. Санкт-Петербург, АСУДД «Спектр», <http://ripas.ru>.

По заявлениям производителей АСУДД её создание и использование экономически оправдывается при охвате не менее 15 управляемых светофорных объектов и других периферийных средств автоматизации дорожного движения. При этом в соответствие с ОДМ 218.6.003-2011 под светофорным объектом понимается группа светофоров, установленных на участке дорожной сети, очередность движения по которому конфликтующих транспортных потоков или транспортных и пешеходных потоков регулируется светофорной сигнализацией [62].

Обоснованность установки светофорных объектов на автомобильных дорогах и УДС определяется условиями, определёнными в ГОСТ Р 52289 [59]. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования в Темрюкском районе обосновано в подразделе 2.3.

В ходе обследования дорожно-транспортной ситуации в районе собраны данные и проведено оценивание существующей сети дорог и перспектив её развития (см. подраздел 1.4 и Приложение В), существующей организации движения (см. подраздел 1.5), основных параметров ДД (см. подраздел 1.9) и состояния безопасности ДД (см. подраздел 1.11).

Анализ этих данных показывает, что автодороги на территории района обеспечивают требуемые значения основных параметров дорожного движения и имеют запас пропускной способности при текущем и прогнозируемом трафике транспортных средств, при условии проведения планомерных реконструкционных мероприятий по доведению характеристик автодорог до требований ГОСТ Р 50597 [16].

Выявленные в ходе обследования проблемы существующей организации дорожного движения, вызванные социально-экономической и градостроительной деятельностью в районе (см. подраздел 1.3) и прогнозируемые изменения в рамках территориального планирования и развития района (см. подраздел 1.2), могут быть решены проведением мероприятий по совершенствованию существующей организации ДД без создания АСУДД.

Создание, внедрение и функционирование АСУДД в Темрюкском районе возможно рассматривать только во взаимосвязи с задачами автоматизированного мониторинга и управления дорожным движением Темрюкского городского поселения, как основы построения АСУДД района. На текущий момент в КСОДД Темрюкского городского поселения мероприятия по созданию АСУДД городского поселения района не планируются.

Таким образом, создание АСУДД Темрюкского района на данном этапе проектирования КСОДД нецелесообразно.

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

2.7.1 Базовые положения правовых актов и нормативных документов по организации системы мониторинга дорожного движения.

В соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (далее по тексту подраздела – Закон об организации дорожного движения) под мониторингом дорожного движения (ДД) понимается сбор, обработка, накопление и анализ данных об основных параметрах ДД [1, ст.3].

Потенциальными потребителями результатов мониторинга ДД являются органы местного самоуправления и государственной власти, организации по эксплуатации автодорог, проектные и строительные организации, органы Министерства внутренних дел, службы оперативного реагирования, водители и пешеходы, а также другие потребители, наделённые правом санкционированного доступа к таким данным.

В Темрюкском районе автодорожная сеть представлена автодорогами общего пользования местного, межмуниципального, регионального и федерального значения.

Организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения относятся к полномочиям органов государственной власти РФ в области организации ДД [1, п.3 ч.1 ст.5]

Организация и мониторинг ДД на автодорогах регионального или межмуниципального значения относятся к полномочиям органов государственной власти субъектов РФ в области организации ДД [1, п.2 ч.1 ст.6].

Организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения относятся к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района [1, п.1 ч.1 ст. 7]. Кроме того, мониторинг ДД может осуществляться органами местного самоуправления сельских поселений в случае закрепления законом субъекта Российской Федерации за сельскими поселениями таких полномочий [1, ч.2 ст. 7].

Целями мониторинга ДД в муниципальном образовании, в соответствии с частью 4 статьи 10 Закона об организации дорожного движения, являются

- формирования и реализации государственной политики в области организации дорожного движения,
- оценки деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения,
- обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения,
- формирования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

Результатом мониторинга ДД является актуальные и достоверные учётные сведения об основных параметрах ДД.

Данные мониторинга ДД используются при решении следующих задач управления муниципальным образованием – районом [37]:

- обеспечение потребностей государства, юридических лиц и граждан в достоверной информации о состоянии ДД (в соответствии с условиями доступа к конфиденциальной информации);
- оценка состояния дорожного движения и эффективности его организации в муниципальном образовании;
- выявление и прогнозирование развития процессов, влияющих на состояние и эффективность ОДД;

- определение комплекса мероприятий по совершенствованию организации ДД муниципального образования;
- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем и проектов организации ДД муниципального образования;
- контроль в сфере организации дорожного движения;
- оценка качества реализации мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

Под эффективностью организации ДД понимается соотношение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств (ТС) и (или) пешеходов до и после реализации мероприятий по организации ДД при условии обеспечения безопасности ДД [1, п. 6 ст. 3].

Обеспечение требуемой эффективности ОДД, в рамках полномочий, осуществляется органами местного самоуправления (МСУ) или органом уполномоченным в области ОДД посредством применения обоснованного комплекса мероприятий, содержащихся в документах по ОДД муниципального образования [1, п.п.1,3 ст. 11].

Формирование этого комплекса, обоснование необходимости и достаточности его мероприятий, оценка потребностей транспортной системы и соответствие им транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог и УДС муниципального образования не возможны без достоверных и полных сведений об основных параметрах ДД.

Мероприятия по организации мониторинга ДД опираются на правовые акты и нормативные документы по ОДД, представленные в списке использованных источников проекта [1, 3, 4, 15, 23, 37-47, 53-56].

В соответствии с пунктом 4 Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации установлен Порядок мониторинга дорожного движения [3, 37].

2.7.2 Комплекс мероприятий по организации системы мониторинга дорожного движения в Темрюкском муниципальном районе. Обобщая базовые понятия и положения, приведённые в пункте 2.7.1, для достижения целей мониторинга ДД органами МСУ района должна быть организована система мониторинга ДД, реализующая процессы сбора, обработки, накопления и анализа данных об основных параметрах ДД вне зависимости от состава технических средств и выбранных методов их реализации [1, ст.3].

Вне зависимости от располагаемых ресурсов у органов МСУ района оптимальной является система мониторинга включающей следующий комплекс упорядоченных мероприятий:

1. Мероприятия по организации обследования ДД в объёме необходимом для решения органами МСУ определённых задач;
2. Мероприятия по организации сбора данных мониторинга ДД;
3. Мероприятия по учету основных параметров ДД;
4. Мероприятия по анализу основных параметров ДД.

Мероприятия по организации обследования ДД в объёме необходимом для решения органами МСУ определённых задач:

- определение целей и задач мониторинга ДД (в соответствии с обобщениями п. 2.7.1);
- определение объектов и установление границ мониторинга ДД. Объектами мониторинга являются ТС и пешеходы на дорогах, участках дорог и (или) сети автомобильных дорог на межселенных территориях в границах муниципального района. При этом обследование ДД осуществляется на автодорогах следующих категорий [4]:
 - а) автомагистрали (категория IА);
 - б) скоростные автомобильные дороги (категория IБ);
 - в) дороги обычного типа (категории IВ, II и III);
- определение перечня параметров ДД, значения которых подлежат сбору для оценивания основных параметров ДД;

– определение мест для пунктов замеров параметров транспортных и пешеходных потоков (дорожные кордонные пункты, пункты на перекрёстках и перегонах УДС и пункты на категорированных автодорогах муниципального образования). Рекомендуется использовать уже определённые и согласованные с администрацией муниципального образования пункты замеров, использованные в ходе обследования ДД при разработке настоящей КСОДД, а также рекомендации ВСН 45-68 и ГОСТ 32965 [38, 39];

– определение методов и способов проведения обследования ДД, расчёт сил и средств. Так как в муниципальном районе отсутствуют действующая АСУДД и автоматизированные технические средства детектирования транспорта, на данном этапе мониторинг ДД можно осуществлять методом натурного обследования ДД, подробно изложенного в ВСН 45-68 и ГОСТ 32965 [38, 39]. Расчёт сил и средств определяется технической оснащённостью и определёнными границами мониторинга.

Мероприятия по организации сбора данных мониторинга ДД. Организация и сбор данных мониторинга ДД (значений основных параметров ДД) включает следующую последовательность мероприятий:

– определение перечня параметров ДД значения, которых подлежат сбору;

– обоснование необходимости и организации установки и использования детекторов (видеодетекторов, видеокамер и т.п.) для измерения параметров транспортных и пешеходных потоков на определённых объектах мониторинга ДД;

– организация измерений и оценивания параметров ДД, необходимых для расчёта оценок основных параметров ДД;

– расчёт значений основных параметров ДД.

Определение перечня параметров ДД подлежащих сбору их значений. Основные параметры ДД утверждены постановлением Правительства РФ «Правила определения основных параметров дорожного

движения и порядок ведения их учета» [3, п. 2]. К ним относятся:

- 1) интенсивность дорожного движения,
- 2) состав транспортных средств,
- 3) средняя скорость движения транспортных средств,
- 4) плотность движения,
- 5) пропускная способность дороги,
- 6) средняя задержка ТС в движении на участке дороги;
- 7) временной индекс,
- 8) уровень обслуживания дорожного движения,
- 9) показатель перегруженности дороги,
- 10) буферный индекс.

Значения основных параметров ДД являются вероятностными, зависящими от случайных значений параметров транспортных и пешеходных потоков и требуют специальных методик измерения и методов статистической обработки статистик.

Для расчёта значений основных параметров ДД необходимым и достаточным является следующий набор оценок параметров транспортных потоков, подлежащих измерению и сбора в пунктах замера:

N_i – количество транспортных средств i -й расчетной категории, прошедших через сечение участка дороги в одном направлении за время наблюдения (измеряется непосредственным подсчетом в ходе обследования дорожного движения);

t_i – время проезда участка дороги, зафиксированное при i -м проезде одного ТС, либо время проезда i -го ТС по данному участку дороги, час;

m_i – число полос движения в одном направлении для i -го участка дороги;

t_i^{CB} – время проезда участка дороги в условиях свободного движения, зафиксированное при i -м проезде одного ТС, либо время проезда i -го ТС по данному участку дороги в условиях свободного движения, час;

n – требуемое количество фиксации проездов ТС по участку дороги или число замеров;

l_i – протяженность i -го участка дороги;

$V_{\max}$ – максимальная скорость движения ТС по участку дороги, допустимая при соблюдении установленных ограничений скорости движения ТС, километр/час;

t_j – время проезда i -го участка дороги, зафиксированное при j -м проезде одного ТС в фактических условиях, либо время проезда j -го ТС по данному участку дороги в фактических условиях, час;

t^{EF} – суммарная продолжительность сохранения условий движения, соответствующих E и F уровням обслуживания ДД на участке дороги, час.

С учётом возникающих задач управления органами МСУ могут быть определены для измерения дополнительные параметры дорожного движения.

Обоснование необходимости и организации установки и использования детекторов транспорта (видеодетекторов, видеокамер и т.п.) для измерения параметров транспортных и пешеходных потоков на объектах мониторинга ДД. Для автоматизации измерений значений параметров транспортных и пешеходных потоков требуется установка специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме детектирования и фиксации транспорта (детекторы транспорта). Мероприятия по применению таких средств регламентируются ГОСТ Р 57145 [34].

Применение стационарных детекторов транспорта обоснована в случае организации автоматизированных процессов сбора значений параметров ДД, накопления, обработки и оценки основных параметров ДД и потребует создание автоматизированной подсистемы мониторинга в составе АСУДД. Создание автоматизированной подсистемы мониторинга ДД без создания полнофункциональной АСУДД является экономически необоснованной задачей. В текущий и прогнозируемый период в муниципальном образовании не предусматриваются мероприятия по созданию АСУДД (см. подраздел

2.6), поэтому мероприятия по размещению стационарных детекторов транспорта в интересах ежегодного мониторинга ДД не рассматриваются.

Измерение и оценивание параметров ДД, необходимых для расчёта оценок основных параметров ДД. Общий порядок измерений и расчёта оценок основных параметров ДД, соответствующие ему мероприятия определены в разделе 2 Порядка мониторинга ДД [37]. Также применяются методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по ОДД, утверждённые Министерством транспорта Российской Федерации [38-40].

Рациональным решением для задач мониторинга ДД в Темрюкском муниципальном образовании является ежегодное натурное обследование визуальным и частично автоматизированным методами специально организуемой группой специалистов района или специализированной организацией по договору.

Расчёт значений основных параметров ДД. Расчёт оценок основных параметров ДД осуществляется на основе собранных данных о значениях параметров ДД. Основные мероприятия по расчёту изложены в «Правилах определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», «Методических рекомендациях по оценке пропускной способности автомобильных дорог», «Руководстве по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» [3, 15, 40]. Расчёт значений основных параметров ДД может производиться с помощью аппаратно-программных средств или ручным способом. Пример методики расчёта оценок основных параметров ДД приведён в подразделе 1.9 настоящего проекта.

Мероприятия по учету основных параметров дорожного движения. Учет основных параметров ДД осуществляется в соответствии с пунктом 8 Правил определения основных параметров ДД, ведения их учета, и включает следующие мероприятия:

- накопление данных по результатам определения значений основных параметров ДД;

– направление учётных сведений оператору информационно–аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ–ТК).

Накопление данных по результатам определения значений основных параметров ДД. Органами МСУ муниципального района осуществляется учёт основных параметров ДД в отношении автодорог общего пользования местного значения в соответствии с Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета [3]. Отдельные аспекты порядка ведения учета данных в ходе мониторинга ДД определены и в ГОСТ 32965, ВСН 45 [38, 39].

Процесс накопления данных мониторинга ДД подразумевает подпроцессы: хранение, актуализация, защита данных мониторинга ДД и включает выполнение следующих мероприятий:

– организация создания локальной (распределённой) системы управления базой данных (СУБД) для накопления и хранения данных о параметрах ДД, сведений об основных параметрах ДД, формирования и хранения отчётов для анализа и передачи органам МСУ и другим авторизованным пользователям в соответствии с политикой информационной безопасности. СУБД – автоматизированная информационная система программных и языковых средств, необходимых для создания базы данных (БД), поддержания их в актуальном состоянии, организации поиска необходимых данных для анализа и формирования требуемых выходных форм отчётности. Физическим носителем СУБД является сервер на базе ЭВМ с тактико-техническими характеристиками, которые определяет разработчик программной составляющей СУБД исходя из требований органов МСУ района (заказчика) [53-55];

– соблюдение периодичности обследования ДД и актуализация учётных сведений об основных параметрах ДД в БД. Периодичность обследования ДД осуществляется по требованию органов МСУ, но не реже сроков, определённых в правовых актах и нормативных документах [3, 4, 15, 37]. Актуализация учётных данных мониторинга в БД – подтверждение

имеющейся информации и получение дополнительных необходимых данных о параметрах ДД. В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета» актуализация учётных сведений об основных параметрах осуществляется не реже одного раза в год [3]. Кроме этого в соответствии с «Правилами подготовки документации по организации дорожного движения» требуется проводить учёт основных параметров ДД в случае изменения дорожно-транспортной ситуации в муниципальном образовании, но не реже чем один раз в пять лет, одновременно с корректировкой КСОДД [4].

– организация создания и администрирование комплексной системы защиты учётных сведений об основных параметрах ДД в соответствие с принципами построения систем защиты информации, требованиями законодательства РФ, стандартами информационной безопасности, определяемыми документами ФСТЭК, разработанной политикой информационной безопасности объекта с СУБД [41-44]. Организованная СУБД с учётными сведениями об основных и других параметрах ДД относится к классу муниципальных информационных систем (ИС), которые в соответствии со статьёй 13 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и защите информации» создаются по решению органов МСУ [42]. Орган МСУ является обладателем информации, содержащейся в муниципальных ИС. Права и обязанности обладателя информации, определены в статье 6 названного закона. К муниципальным ИС предъявляются такие же требования, как и к государственным информационным системам – ГИС [42, ст. 6, 13, 14].

Мероприятия по защите БД предусматривают комплексную эшелонированную защиту от всех возможных путей несанкционированного доступа к ней, начиная с первого эшелона – границ территории, где находится защищаемая СУБД [43–46]. По требованиям ФСТЭК построение таких систем осуществляется только лицензиатом по защите информации и в соответствие с «Положением по аттестации объектов информатизации по

требованиям информационной безопасности» после согласования с органами МСУ политики информационной безопасности [55].

– организация сохранности учетных сведений об основных параметрах ДД в течение 15 лет [3, п.10].

Направление учётных сведений об основных параметрах ДД оператору информационно–аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ–ТК). По итогам мониторинга ДД учетные сведения об основных параметрах ДД органами МСУ предоставляются оператору информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК). Порядок направления и формы их передачи определяются Порядком мониторинга дорожного движения [37].

Также по запросу учетные сведения об основных параметрах дорожного движения передаются в органы внутренних дел и другим пользователям органов МСУ района, имеющих санкционированный доступ, определённый политикой информационной безопасности муниципалитета.

Мероприятия по анализу основных параметров ДД. Мероприятия по анализу параметров и основных параметров ДД определяются путём сопоставления данных мониторинга ДД с допустимыми и критическими значениями параметров дорожного движения, а также в соответствии с целями и задачами органов МСУ муниципального образования (см. п. 2.7.1).

2.8 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов

2.8.1 Обеспечение движения пешеходов

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в городской среде. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями – безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

При контроле за эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети и технических средств регулирования дорожного движения вблизи пешеходных переходов и образовательных учреждений необходимо обращать внимание на следующие моменты:

На подъезде к нерегулируемым пешеходным переходами, необходимо предусматривать искусственные неровности;

Для плавного изменения скоростей транспортных потоков перед пешеходным переходом необходимо производить ступенчатое снижение скорости движения, с шагом не более 20 км/ч;

На наличие и состояние подходов к пешеходным переходам, наличие освещения, разметки, ограждения;

Наличие дорожных знаков «Пешеходный переход» и «Дети» выполненных на щитах желто-зеленого цвета;

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на повышение уровня безопасности, так и улучшение условий движения пешеходов.

С учётом основных положений «Методических рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения.

Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., на территории МО Темрюкский район предполагается проведение следующих видов мероприятий:

1) устройство тротуаров и пешеходных дорожек (параметры проектируемых тротуаров выбираются исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара. При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения);

2) повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;

Подробно мероприятия по строительству и приведению в нормативное состояние будет рассмотрено в п. 2.10 настоящей КСОДД.

3) обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

4) устройство пешеходных переходов;

По результатам обследования территории и проведения опросов населения, необходимо выполнить мероприятия, связанные с устройством пешеходных переходов:

1) ст-ца Тамань по ул. Гоголя вблизи пересечения с ул. Мичурина;

2) ст-ца Тамань по ул. Энгельса вблизи пересечения с ул. Мичурина;

3) ст-ца Тамань по ул. Гоголя вблизи пересечения с ул. Революции;

4) ст-ца Тамань по ул. Калинина вблизи пересечения с ул. Революции;

5) ст-ца Тамань по ул. Карла Либкнехта вблизи пересечения с ул. Революции;

6) ст-ца Тамань по дороге местного значения вблизи ул. Лебедева

д.102;

7) ст-ца Тамань по ул. Карла Либкнехта вблизи пересечения с ул. Первомайская;

8) ст-ца Тамань по ул. Кирова вблизи пересечения с ул. Первомайская;

9) ст-ца Тамань по ул. Первомайская вблизи пересечения с ул. Кирова;

10) ст-ца Тамань по ул. Островского вблизи пересечения с ул. Декабристов;

11) ст-ца Тамань по ул. Калинина вблизи пересечения с ул. Декабристов;

12) ст-ца Тамань по ул. Ленина вблизи пересечения с ул. Декабристов;

13) ст-ца Тамань по ул. Декабристов вблизи пересечения с ул. Ленина;

14) ст-ца Тамань по ул. Крупской вблизи пересечения с ул. Декабристов;

15) ст-ца Тамань по ул. Декабристов вблизи пересечения с ул. Крупской;

16) ст-ца Тамань по ул. Декабристов вблизи пересечения с ул. Мира;

17) ст-ца Тамань по ул. Ленина вблизи пересечения с ул. Горького;

18) ст-ца Тамань по ул. Горького вблизи пересечения с ул. Ленина;

19) ст-ца Тамань по ул. Кирова вблизи пересечения с ул. Горького;

20) ст-ца Тамань по ул. Горького вблизи пересечения с ул. Кирова;

21) ст-ца Тамань по ул. Крупской вблизи пересечения с ул. Горького;

22) ст-ца Тамань по ул. Горького вблизи пересечения с ул. Крупской;

23) ст-ца Тамань по ул. Горького вблизи пересечения с ул. Мира;

24) ст-ца Тамань по ул. Островского вблизи пересечения с ул. Марата;

25) ст-ца Тамань по ул. Карла Либкнехта вблизи пересечения с ул. Марата;

26) ст-ца Тамань по ул. Кирова вблизи пересечения с ул. Марата;

27) ст-ца Тамань по ул. Марата вблизи пересечения с ул. Кирова;

28) ст-ца Тамань по ул. Крупской вблизи пересечения с ул. Марата;

- 29) ст-ца Тамань по ул. Марата вблизи пересечения с ул. Крупской;
- 30) ст-ца Тамань по ул. Мира вблизи пересечения с ул. Марата;
- 31) ст-ца Тамань по ул. Марата вблизи пересечения с ул. Мира;
- 32) ст-ца Тамань по ул. Комсомольская вблизи пересечения с ул. Марата;
- 33) ст-ца Тамань по ул. Карла Либкнехта вблизи пересечения с ул. Комсомольская;
- 34) ст-ца Тамань по ул. Комсомольская вблизи пересечения с ул. Карла Либкнехта;
- 35) ст-ца Тамань по ул. Кирова вблизи пересечения с ул. Комсомольская;
- 36) ст-ца Тамань по ул. Крупской вблизи пересечения с ул. Комсомольская;
- 37) ст-ца Тамань по ул. Комсомольская вблизи пересечения с ул. Крупской;
- 38) ст-ца Тамань по ул. Мира вблизи пересечения с ул. Комсомольская;
- 39) ст-ца Тамань по ул. Комсомольская вблизи пересечения с ул. Мира;
- 40) ст-ца Тамань по ул. Кирова вблизи пересечения с ул. Пушкина;
- 41) ст-ца Тамань по ул. Крупской вблизи пересечения с ул. Пушкина;
- 42) ст-ца Тамань по ул. Фанагорийская вблизи пересечения с ул. Калинина;
- 43) ст-ца Тамань по ул. Калинина вблизи пересечения с ул. Фанагорийская;
- 44) ст-ца Тамань по ул. Соседского вблизи пересечения с ул. Фанагорийская;
- 45) ст-ца Тамань по ул. Маяковского вблизи пересечения с ул. Беликова;

46) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Урицкого вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

47) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Урицкого вблизи пересечения с ул. Пушкина;

48) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Пушкина вблизи пересечения с пер. Урицкого;

49) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Октябрьская вблизи пересечения с пер. Урицкого;

50) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Кооперативная вблизи пересечения с пер. Урицкого;

51) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Урицкого вблизи пересечения с ул. Кооперативная;

52) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Шевченко вблизи пересечения с ул. Верхняя;

53) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Верхняя вблизи пересечения с пер. Шевченко;

54) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Комсомольская вблизи пересечения с пер. Шевченко;

55) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Пушкина вблизи пересечения с пер. Шевченко;

56) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Шевченко вблизи пересечения с ул. Пушкина;

57) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Октябрьская вблизи пересечения с пер. Шевченко;

58) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Ленина вблизи пересечения с пер. Шевченко;

59) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Кооперативная вблизи пересечения с пер. Шевченко;

60) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Володарского вблизи

пересечения с ул. Верхняя;

61) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Володарского вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

62) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Володарского вблизи пересечения с ул. Пушкина;

63) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Пушкина вблизи пересечения с пер. Володарского;

64) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Октябрьская вблизи пересечения с пер. Володарского;

65) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Ленина вблизи пересечения с пер. Володарского;

66) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Кооперативная вблизи пересечения с пер. Володарского;

67) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Лермонтова вблизи пересечения с ул. Верхняя;

68) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Верхняя вблизи пересечения с пер. Лермонтова;

69) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Комсомольская вблизи пересечения с пер. Лермонтова;

70) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Лермонтова вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

71) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Пушкина вблизи пересечения с пер. Лермонтова;

72) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Лермонтова вблизи пересечения с ул. Пушкина;

73) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Октябрьская вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

74) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Лермонтова вблизи пересечения с ул. Кооперативная;

75) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Кооперативная вблизи пересечения с пер. Советская;

76) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Советский вблизи пересечения с ул. Кооперативная;

77) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Почтовый вблизи пересечения с ул. Верхняя;

78) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Верхняя вблизи пересечения с пер. Почтовый;

79) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Почтовый вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

80) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Комсомольская вблизи пересечения с пер. Почтовый;

81) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Пушкина вблизи пересечения с пер. Почтовый;

82) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Почтовый вблизи пересечения с ул. Пушкина;

83) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Октябрьская вблизи пересечения с пер. Почтовый;

84) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Кооперативная вблизи пересечения с пер. Почтовый;

85) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Ворошилов вблизи пересечения с ул. Верхняя;

86) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Верхняя вблизи пересечения с пер. Ворошилова;

87) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Комсомольская вблизи пересечения с пер. Ворошилова;

88) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Ворошилова вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

89) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Пушкина вблизи пересечения с

пер. Ворошилова;

90) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Ворошилова вблизи пересечения с ул. Пушкина;

91) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Октябрьская вблизи пересечения с пер. Ворошилова;

92) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Кооперативная вблизи пересечения с пер. Ворошилова;

93) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Горького вблизи пересечения с ул. Верхняя;

94) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Горького вблизи пересечения с ул. Комсомольская;

95) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Горького вблизи пересечения с ул. Пушкина;

96) ст-ца Запорожская по пер. Горького вблизи пересечения с ул. Ленина;

97) ст-ца Запорожская по пер. Горького вблизи пересечения с ул. Таманской Дивизии;

98) ст-ца Запорожская по пер. Горького вблизи пересечения с ул. Плоткина;

99) ст-ца Запорожская по пер. Пионерский вблизи пересечения с ул. Ленина;

100) ст-ца Запорожская по пер. Пионерский вблизи пересечения с ул. Таманской Дивизии;

101) ст-ца Запорожская по пер. Пионерский вблизи пересечения с ул. Плоткина;

102) ст-ца Запорожская по пер. Школьный вблизи пересечения с ул. Ленина;

103) ст-ца Запорожская по пер. Школьный вблизи пересечения с ул. Таманской Дивизии;

104) ст-ца Запорожская по ул. Таманской Дивизии вблизи пересечения с пер. Школьный;

105) ст-ца Запорожская по пер. Советский вблизи пересечения с ул. Плоткина;

106) ст-ца Запорожская по пер. Комсомольский вблизи пересечения с ул. Плоткина;

107) ст-ца Запорожская по пер. Партизанский вблизи пересечения с ул. Ленина;

108) ст-ца Запорожская по пер. Комсомольский вблизи пересечения с ул. Ленина;

109) ст-ца Запорожская по пер. Мира вблизи пересечения с ул. Ленина;

110) ст-ца Запорожская по пер. Мира вблизи пересечения с ул. Таманской Дивизии;

111) а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры» вблизи остановки общественного транспорта.

Картограммы расположения существующих и проектируемых пешеходных переходов приведены на рисунках 41 – 52 графической части КСОДД.

5) повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков. Пример знака изображён на рисунке 2.8.1;



Рисунок 2.8.1 – Пример знака 5.19.1 на желтом фоне
со световой индикацией

- на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему для обеспечения лучшей видимости обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов;

- использование систем искусственного освещения.

б) обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения. В качестве основных технических средств, которыми должны быть оборудованы соответствующие участки УДС, рекомендуется использовать:

- тактильные дорожные указатели предназначены для предоставления инвалидам по зрению необходимой и достаточной информации, способствующей самостоятельной ориентации в инфраструктуре городов, микрорайонов, поселков и других населенных пунктов, в том числе и на дорогах. Тактильные дорожные указатели размещают на тротуарах, проезжей части дорог;

- оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией.

В общем виде, пешеходные переходы следует оборудовать в соответствии со схемой, представленной на рисунке 2.8.2.

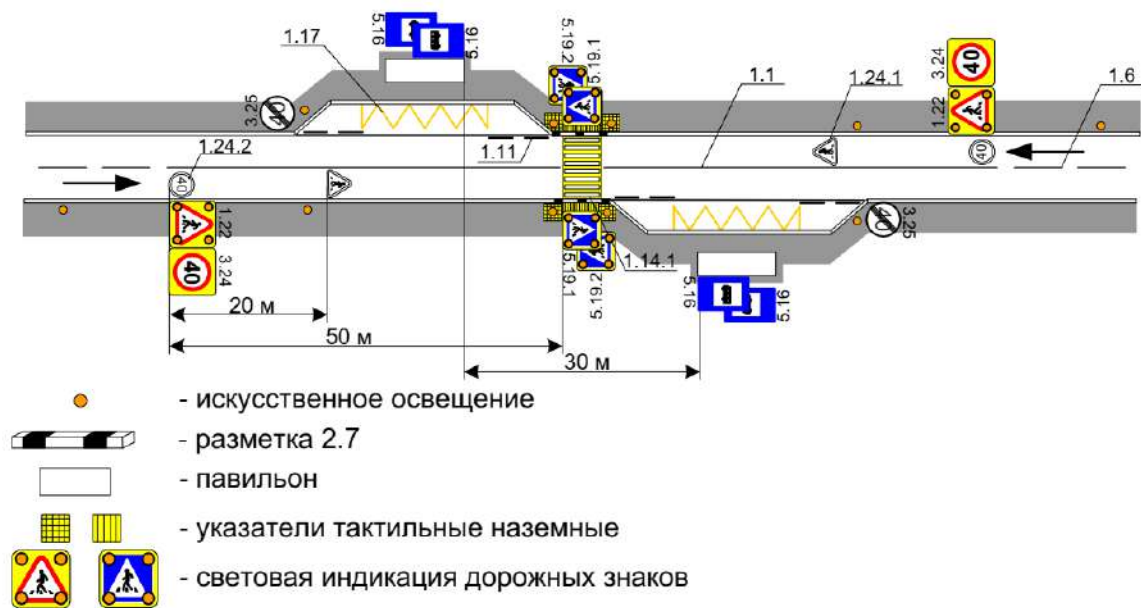


Рисунок 2.8.2 – Рекомендуемое оборудование пешеходного перехода

7) обеспечение условий видимости. Этот фактор играет большую роль в обеспечении безопасного движения. В темноте контрасты, детали и движения вдоль дороги воспринимаются водителем значительно хуже, чем в дневное время. Именно по этой причине вероятность ДТП в темноте возрастает. Для транспортных средств риск ДТП в темноте в 1,5 – 2 раза выше, чем при дневном свете. Данное утверждение также справедливо и для пешеходов.

Дорожным освещением является любое искусственное освещение дорог, улиц, перекрестков и пешеходных дорожек. В среднем примерно 20 – 25 % времени движение ТС осуществляется в темноте. При этом, в темное время суток происходит около 35 % ДТП. Эта цифра распространяется на ДТП как в населенных пунктах, так и за их пределами. Большинство ДТП вечером и ночью связано с участием пешеходов или со съездом автомобиля с дороги.

Освещение дорог снижает риск ДТП за счет облегчения возможности восприятия дороги и её ближайшего окружения, а также своевременного обнаружения других участников движения.

Рассматривая в целом задачи безопасности пешеходных переходов, необходимо, в первую очередь, обратить внимание на высокий уровень ДТП с жертвами именно в темное время суток. Среди причин автотравматизма выделяется недостаточное освещения пешеходных переходов.

На вероятность ДТП с летальным исходом влияют: отсутствие освещения, слабое освещение, несоответствующее освещение, опасное освещение.

Для снижения возможности аварийных ситуаций и улучшению организации дорожного движения, необходима планомерная организация искусственного освещения на всех пешеходных переходах.

В дальнейшем долгосрочное развитие должно планироваться основываясь на реализованных мероприятиях, с учётом произошедшей корректировки транспортных и пешеходных потоков.

2.8.2 Обеспечение движения велосипедистов

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города и села или хорошей альтернативой моторизованному транспорту в виду его мало затратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию города.

По результатам анализа планировочной структуры улично-дорожной сети муниципального образования и расположения мест притяжения, а также на основе информации предоставленной администрацией МО Темрюкский район была сформирована схема велосипедных маршрутов.

Движение по данным маршрутам осуществляется как по улицам с высокой интенсивностью движения транспортного потока, так и по тротуарам и пешеходным дорожкам, которые предназначены для движения пешеходов. Сложившиеся условия движения велосипедного транспорта

повышают риск возникновения ДТП с участием велосипедистов, а также создают значительные неудобства для пеших перемещений.

С целью создания безопасной среды для велосипедных передвижений необходима организация велотранспортной инфраструктуры, что позволит сделать МО Темрюкский район более удобными и комфортными для жизни. В связи с этим предлагается обустройство велотранспортной инфраструктуры общей протяжённостью 22,814 км:

- 1) ст-ца Тамань по ул. Карла Маркса от пересечения с ул. Мичурина до д.3 протяженностью 4,675 км;
- 2) ст-ца Тамань по ул. Пушкина от пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии до пересечения с ул. Карла Маркса протяженностью 1,610 км;
- 3) п. Кучугуры по ул. Степная от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Красная протяженностью 0,350 км;
- 4) п. Кучугуры по ул. Красная от пересечения с ул. Степная до пересечения с ул. Береговая протяженностью 1,305 км;
- 5) п. Кучугуры по ул. Гагарина от пересечения с ул. Степная до пересечения с ул. Ленина протяженностью 0,910 км;
- 6) п. Кучугуры по ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Восточная протяженностью 2,590 км;
- 7) п. Кучугуры по ул. Береговая от пересечения с ул. Красная до Смотровой площадки протяженностью 0,965 км;
- 8) ст-ца Голубицкая по ул. Красная от д.206 до пересечения с ул. Восточная протяженностью 3,095 км;
- 9) ст-ца Голубицкая по ул. Восточная от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Курортная протяженностью 1,105 км;
- 10) ст-ца Голубицкая по ул. Курортная от пересечения с ул. Восточная до здания санаторий «Приморье» протяженностью 2,230 км;
- 11) ст-ца Голубицкая по ул. Чайкинская от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Разина протяженностью 0,455 км;

12) ст-ца Голубицкая по ул. Разина от пересечения с ул. Чайкинская до пересечения с ул. Набережная протяженностью 0,377 км;

13) ст-ца Голубицкая по ул. Набережная от пересечения с ул. Разина до ул. Курортная д.2А протяженностью 1,667 км;

14) ст-ца Голубицкая по ул. Курортная от д.2А до пересечения с пер. Приморский протяженностью 0,680 км;

15) ст-ца Голубицкая по ул. Набережная от пересечения с пер. Приморский до пересечения с пер. Водный протяженностью 0,455 км;

16) ст-ца Голубицкая по ул. Курортная от пересечения с пер. Водный до пересечения с ул. Восточная протяженностью 0,345 км;

Схемы организации велосипедного движения в МО Темрюкский район показаны на рисунках 85 – 87 графического раздела.

При проектировании велотранспортной инфраструктуры следует руководствоваться ГОСТ 33150–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования». Параметры совмещённых велодорожек представлены на рисунке 2.8.3.

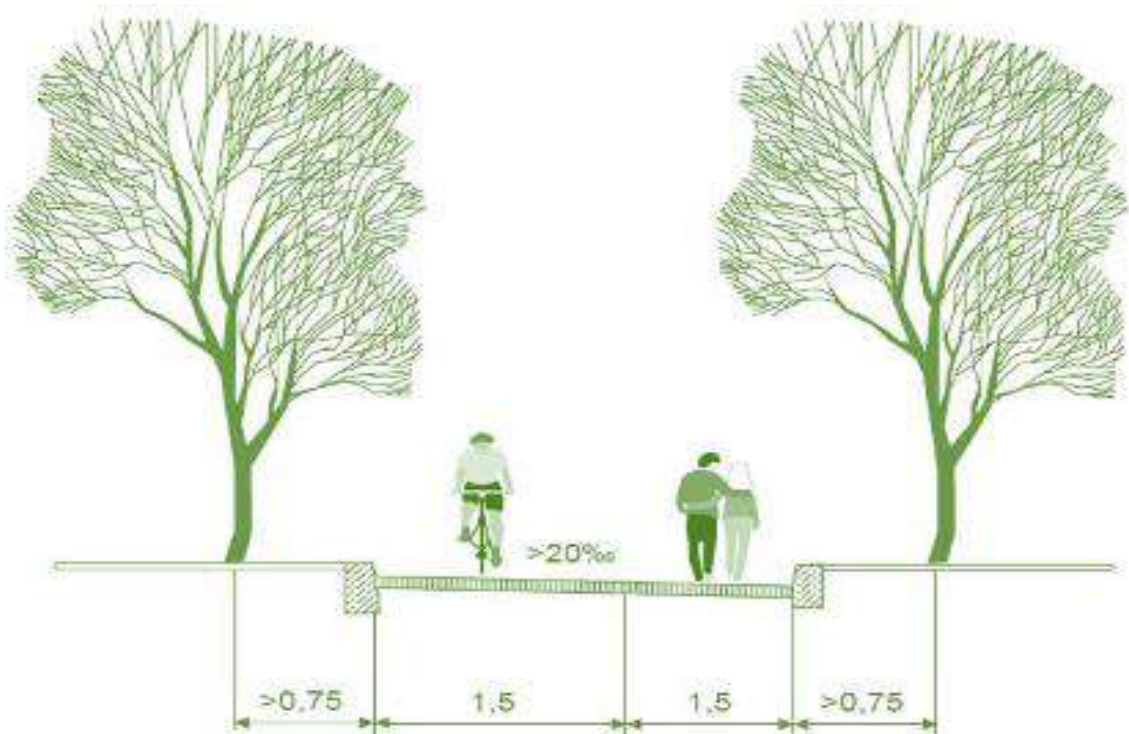


Рисунок 2.8.3 – Пример исполнения совмещенной велопешеходной дорожки с разделением велосипедных и пешеходных потоков

Развитие велотранспортной инфраструктуры также должно предусматривать создание велопарковок и мест для хранения велосипедов что увеличит процент использования велосипедных транспортных средств.

Грамотно созданная велосипедная инфраструктура позволит решить следующие задачи: снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием легкого транспорта; улучшить экологическое состояние окружающей среды на территории населенного пункта; повысить мобильность населения, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта.

2.9 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям

Целью разработки мероприятий по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям, является создание максимально безопасных и комфортных условий для движения пешеходных потоков на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, так и на подходах к ним.

Основными задачами, по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Порядок применения соответствующих технических средств определяется ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей, относятся:

- установка дорожных знаков 1.23 «Осторожно дети», выполненных на щитах желто-зеленого цвета;
- изменения скоростного режима движения транспортных средств (для плавного изменения скоростей транспортных потоков перед пешеходным переходом необходимо производить ступенчатое снижение скорости движения, с шагом не более 20км/ч);

- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (на подъезде к нерегулируемым пешеходным переходами, необходимо предусматривать искусственные неровности);
- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- установка светофоров типа Т7.

В связи с вышеизложенным, при исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где дети пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу. При контроле эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и технических средств регулирования дорожного движения необходимо обращать внимание на следующие моменты:

- наличие, состояние и исполнение дорожных знаков 1.23 «Дети», 8.2.1 «Зона действия», 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» (знак «Дети» следует устанавливать перед участками дорог, проходящими вдоль территорий детских учреждений или часто пересекаемыми детьми независимо от наличия пешеходных переходов);
- соответствие пешеходных переходов требованиям стандартов, норм и правил в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- наличие и состояние тротуаров (пешеходных дорожек) на маршрутах движения детей, наличие и состояние подходов к пешеходным переходам;
- наличие освещения вдоль тротуаров и на пешеходных переходах;
- наличие пешеходных ограждений (в случае, когда они необходимы);
- состояние горизонтальной дорожной разметки;
- наличие и состояние искусственных неровностей (в случае, когда они необходимы);
- обеспечение «треугольника видимости» на нерегулируемых пешеходных переходах в соответствии с требованиями ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы.

Классификация. Общие требования» и СП 42.13330.2011 СНиП 2.07.01.-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

На территории муниципального образования Темрюкский район действует 61 образовательное учреждение, их перечень представлен в Приложении Б к отчёту по сбору исходных данных. По результатам проведённого натурного обследования участков УДС примыкающих к образовательным организациям выявлено, что в целом обеспечение безопасности передвижения детей к образовательным учреждениям находится на высоком уровне, однако также имеются участки, на которых организация технических средств дорожного движения не отвечает требованиям ГОСТ, а именно:

- в нарушение п. 5.1.17, 5.2.25 ГОСТ Р 52289-2019 в необходимых местах отсутствуют дорожные знаки 1.23 («Дети») или 5.19.1 («Пешеходный переход») и 5.19.2 («Пешеходный переход») на щитах со светоотражающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;

- в нарушение п. 6.2.27 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается износ или отсутствие дорожной разметки 1.24.1, дублирующей дорожный знак 1.23, отсутствуют надписи «Дети» или «Школа» на проезжей части между повторным дорожным знаком 1.23 («Дети») и началом опасного участка или пешеходным переходом;

- в нарушение п. 6.2 ГОСТ Р 52605-2006 за 10-15 м. на подходах к пешеходному переходу отсутствуют искусственные неровности, либо их параметры не отвечают нормативным требованиям;

- в нарушение п.5.4.22 ГОСТ Р 52289-2019 не производится ступенчатое понижение скорости.

На основании вышеизложенного, в рамках Федерального закона от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрации

поселений рекомендуется организовать регулярное комплексное обследование территории и осуществить установку технических средств ОДД в соответствии с требованиями предусмотренными ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ 32944-2014.

Учитывая, что, проектом предусматривается комплексное решение существующих проблем в организации движения, конкретный перечень предложений по строительству и ремонту тротуаров, установке знаков ограничения скорости, искусственных неровностей, ограждений, знаков и разметки обозначающих пешеходный переход подробно рассматривается в соответствующих пунктах раздела (п. 2.8, 2.11, 2.19).

В качестве дополнительных мер, по повышению безопасности движения, с целью обозначения нерегулируемых пешеходных переходов и привлечения внимания водителей, рекомендуется запланировать:

- установку светофоров типа Т.7.1 в п. Гаркуша по Северной улице, вблизи МБДУ «детский сад присмотра и оздоровления №51»;
- установку светофоров типа Т.7.1 в п. Ильич по ул. Южакова, 2, вблизи МБДУ «Детский сад №52»;
- установку светофоров типа Т.7.1 в ст-це Курчанская, ул. Красная, 198, вблизи МБДОУ детский сад №17 «Улыбка» общеразвивающего вида;

В связи с тем, что невыполнение требований данных стандартов, с учетом дорожных условий на рассматриваемых участках автомобильных дорог создает угрозу безопасности дорожного движения, жизни и здоровья граждан, в том числе несовершеннолетних, посещающих указанные образовательные учреждения, перечисленные мероприятия следует запланировать на краткосрочную перспективу.

2.10 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории

Транспортная связность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие городов и регионов в целом. Высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения. Транспортная сеть города или муниципального образования должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между городскими районами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сети.

В общем виде понятие связности определяется как наличие «альтернативных маршрутов проезда из одной точки сети в другую. Высокая степень связности УДС обеспечивает удобные для горожан корреспонденции делового, социально-бытового и культурно-рекреационного назначения, а также оптимальное распределение трафика по сети и, соответственно, минимизацию задержек и экологических экстерналий. Низкая степень связности УДС всегда сопровождается значительными перепробегам транспорта, а также возникновением так называемых «узких мест», то есть критических сечений сети, становящихся точками формирования транспортных заторов».

При оценке существующей дорожно-транспортной ситуации использовались результаты изохронного анализа транспортной доступности в разработанной транспортной модели муниципального образования.

Изохроны описывают места, которые можно достичь из одного исходного пункта в течение одного и того же промежутка времени. При помощи классификации рассчитанных временных интервалов в элементах сети изохроны можно отобразить графически. Расчет изохрон может помимо

времени в пути также основываться на дополнительных параметрах, таких, как сопротивление. Это переводит изохроны в анализ досягаемости.

Если для расчета изохрон выбрано несколько объектов сети, то для каждого участка отрезка рассчитываются кратчайшие пути из выбранных объектов сети для участка отрезка. Самый короткий из этих кратчайших путей в этом случае определяет, к какому интервалу досягаемости присваивается объект сети. Пример построения изохроны транспортной доступности, используемый при анализе показан в графической части на рисунках 99 – 101.

С учётом вышеизложенного, с целью обеспечения высокого уровня транспортной связности, в рамках разработки проекта КСОДД были выделены дороги муниципального района и дорог поселений, подлежащих реконструкции и ремонту. Сводный перечень объектов с планируемыми видами и объёмами работ представлен в таблице 2.10.1.

Таблица 2.10.1 – Мероприятия по повышению транспортной связности в МО Темрюкский район

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия
1	ст. Старотитаровская ул. Коммунистическая от пер. Ильича до пер. Красноармейского	1,238	ремонт
2	ст. Старотитаровская ул. Ростовская от пер. Крылова до пер. Зеленого	0,748	ремонт
3	ст. Старотитаровская пер. Степной	0,675	ремонт
4	ст. Старотитаровская ул. Садовая	1,82	ремонт
5	ст. Старотитаровская пер. Крылова	0,475	ремонт
6	ст. Старотитаровская пер. Рабочий	0,15	ремонт
7	ст. Старотитаровская пер. Крылова от ул. Широкая до ул. Пролетарская	0,22	ремонт
8	ст. Старотитаровская пер. Крылова от ул. Ленина до ул. Береговая	0,375	ремонт
9	ст. Старотитаровская пер. Пионерский	0,535	ремонт
10	ст. Старотитаровская пер. Ильича от ул. Ленина до ул. Садовая	0,19	ремонт
11	ст. Старотитаровская ул. Широкая от пер. Крылова до пер. Нового	0,82	ремонт
12	ст. Старотитаровская пер. Пушкина от ул. Ростовской до ул. Коммунистической	0,86	строительство
13	ст. Старотитаровская перекресток пер. Степной - ул. Ленина	0,1	ремонт

Продолжение таблицы 2.10

14	ст. Старотитаровская перекресток ул. Таманская - пер. Пушкина	0,1	ремонт
15	ст. Старотитаровская перекресток пер. Ильича - ул. Носова	0,1	ремонт
16	ст. Старотитаровская перекресток пер. Горького - ул. Чапаева	0,1	ремонт
17	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Шевченко до пер. Лермонтова	0,255	ремонт
18	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Ворошилова до пер. Горького	0,208	ремонт
19	п. Виноградный, ул. Садовая от ул. Суворова до ул. Гагарина	0,456	ремонт
20	ст. Вышестеблиевская, ул. Комсомольская от пер. Почтового до пер. Горького	0,7	ремонт
21	ст. Вышестеблиевская, ул. Комсомольская от пер. Советского до пер. Почтового	0,285	ремонт
22	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Почтового до пер. Ворошилова.	0,378	ремонт
23	п. Виноградный, ул. Советская от ул. Садовой до ул. Юбилейной	0,565	ремонт
24	ст. Вышестеблиевская, ул. Верхняя от пер. Шевченко до пер. Володарского	0,275	ремонт
25	ст. Вышестеблиевская, ул. Береговая от пер. Урицкого до пер. Лермонтова.	0,748	ремонт
26	ст. Вышестеблиевская, ул. Верхняя от пер. Володарского до пер. Советского.	0,427	ремонт
27	ст. Вышестеблиевская, ул. Комсомольская от пер. Горького до пер. Красноармейского.	0,342	ремонт
28	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Степного до пер. Гоголя.	0,186	ремонт
29	ст. Вышестеблиевская, пер. Степной от ул. Пушкина до ул. Верхней.	0,423	ремонт
30	ст. Вышестеблиевская, ул. Верхняя от пер. Степного до пер. Гоголя.	0,125	ремонт
31	ст. Вышестеблиевская, пер. Гоголя от ул. Ленина до ул. Береговой.	0,238	ремонт
32	ст. Вышестеблиевская, ул. Верхняя от пер. Почтового до пер. Горького.	0,687	ремонт
33	п. Виноградный, ул. Суворова от ул. Ленина до ул. Юбилейной	0,345	ремонт
34	а/д по ул. Калинина от ул. Розы Люсембург (ПК 0+00) до ПК 4+89 (ул. Муравьева) в г. Темрюк	0,489	ремонт
35	а/д по ул. Розы Люсембург от ул. Ленина до ул. Калинина в г. Темрюк	2,642	ремонт
36	а/д ул. Ленина от подхода к мосту ч/з р. Кубань (ПК 0+00) до ул. Розы Люсембург (ПК 2+70) в г. Темрюк	0,27	ремонт

Продолжение таблицы 2.10

37	а/д ул. Мороза от охранной зоны ж/д переезда (ПК 0+10) до а/д г. Темрюк- ст-ца Фонталовская в г. Темрюк	0,907	ремонт
38	а/д ул. Обороны от охранной зоны ж/д переезда (ПК 0+00) до подхода к мосту через реку Кубань (ПК3+26) в г. Темрюк	0,326	ремонт
39	а/д к мосту ч/з р. Кубань автодороги Джигинка-Темрюк от ул. Ленина (ПК0+00) до ПК1+33,3; ОТ ПК2+44,3 ДО ПК3 64,3 в г. Темрюк	0,253	ремонт
40	а/д ул. Энгельса от ул. Макарова до ул. Куйбышева в г. Темрюк	0,35	ремонт
41	ст. Старотитаровская ул. Садовая	0,2	ремонт
42	ст. Старотитаровская ул. Ленина	0,2	ремонт
43	ст-ца Тамань ул. Революции от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Пролетарская	0,75	реконструкция
44	ст-ца Тамань ул. Возрождения от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Калинина	1,42	реконструкция
45	ст-ца Тамань ул. Котовского от пересечения с ул. Гоголя до пересечения с ул. Октябрьская	0,675	реконструкция
46	ст-ца Тамань ул. Лебедева от д.102 до пересечения с ул. Станичная	0,295	реконструкция
47	ст-ца Тамань ул. Первомайская от пересечения с ул. Октябрьская до пересечения с ул. Калинина	1,36	реконструкция
48	ст-ца Тамань ул. Володарского от пересечения с ул. Заозерная до пересечения с пер. Горный	1,18	реконструкция
49	ст-ца Тамань пер. Горный от д.1А до пересечения с ул. Лебедева	0,42	реконструкция
50	ст-ца Тамань ул. Косоногова от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Кирова	0,385	реконструкция
51	ст-ца Тамань ул. Фонтанная от д.3 до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,985	реконструкция
52	ст-ца Тамань ул. Маяковского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Беликова	0,345	реконструкция
53	ст-ца Тамань ул. Соседского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Беликова	0,415	реконструкция
54	ст-ца Тамань ул. Фанагорийская от пересечения с ул. Таманской Дивизии до пересечения с ул. Соседского	0,335	реконструкция
55	ст-ца Тамань ул. Лермонтова от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,37	реконструкция
56	ст-ца Вышестеблиевская ул. Верхняя от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Шевченко	0,651	реконструкция

Продолжение таблицы 2.10

57	ст-ца Вышестеблиевская ул. Октябрьская от пересечения с пер. Степной до пересечения с пер. Лермонтова	1,24	реконструкция
58	п. Волна ул. Садовая от пересечения с ул. Виноградная до пересечения с ул. Победы	0,207	реконструкция
59	п. Волна ул. Победы от д.1 до пересечения с ул. Садовая	0,507	реконструкция
60	ст-ца Старотитаровская ул. Таманская от д.1 до д.185	2,372	реконструкция
61	ст-ца Старотитаровская ул. Комсомольская от д.160 до д.7	2,455	реконструкция
62	ст-ца Старотитаровская пер. Горького от д.35/1 до ул. Заводская д.69	0,995	реконструкция
63	ст-ца Старотитаровская ул. Верхняя от пересечения с пер. Горького до пересечения с пер. Красноармейский	1,165	реконструкция
64	ст-ца Старотитаровская пер. Горького от ул. Верхняя д.209 до пересечения с ул. Широкая	0,241	реконструкция
65	ст-ца Старотитаровская пер. Крылова от ул. Верхняя д.215 до пересечения с ул. Широкая	0,27	реконструкция
66	ст-ца Старотитаровская пер. Горького от пересечения с ул. Ленина до д.43	0,835	реконструкция
67	ст-ца Старотитаровская пер. Ильича от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Садовая	0,745	реконструкция
68	ст. Вышестеблиевская, ул. Береговая от пер. Урицкого до пер. Горького.	0,288	строительство
69	ст. Вышестеблиевская, пер. Гоголя от ул. Ленина до ул. Береговой.	0,238	строительство
70	п. Виноградный, ул. Лиманная	0,21	строительство
71	ст-ца Старотитаровская дорога местного значения, соединяющая пер. Казачий в ст-це Старотитаровская с х. Дубовый Рынок	7,015	капитальный ремонт
72	ст. Курчанская ул. Горького от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Чапаева	0,49	капитальный ремонт
73	ст. Курчанская ул. Пушкина от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Южная	0,81	капитальный ремонт
74	ст. Курчанская ул. Куйбышева от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,755	капитальный ремонт
75	ст. Курчанская ул. Канальная от пересечения с ул. Восточная до пересечения с ул. Пушкина	1,22	капитальный ремонт
76	ст. Курчанская ул. Комсомольская от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,285	капитальный ремонт
77	п. Кучугуры ул. Виноградная от пересечения с ул. Приморская до пересечения с ул. Пушкина	0,998	капитальный ремонт
78	п. Кучугуры ул. Краснофлотская от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Степная	1,23	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

79	п. Кучугуры ул. Таманская от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Степная	0,68	капитальный ремонт
80	ст-ца Запорожская пер. Пионерский от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Степная	0,996	ремонт
81	ст-ца Запорожская ул. Степная от пересечения с пер. Горького до пересечения с пер. Комсомольский	0,986	ремонт
82	п. Таманский ул. Степная от пересечения с ул. Юбилейная до пересечения с ул. Солнечная	0,62	капитальный ремонт
83	п. Таманский ул. Олимпийская	0,54	капитальный ремонт
84	п. Таманский ул. Краснодарская от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Пионерская	0,38	капитальный ремонт
85	п. Таманский дорога к кладбищу	1,5	капитальный ремонт
86	п. Прогресс ул. Парковая	0,25	капитальный ремонт
87	х. Белый ул. Юбилейная от д.6 до д.26	0,332	капитальный ремонт
88	п. Стрелка пер. Западный от пересечения с ул. Таманская до пересечения с ул. Молодежная	0,4	капитальный ремонт
89	п. Стрелка пер. Аэродромный от пересечения с ул. Таманская до пересечения с ул. Молодежная	0,46	капитальный ремонт
90	ст. Курчанская ул. Тургенева от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,706	капитальный ремонт
91	ст. Курчанская ул. Розы Люксембург от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,74	капитальный ремонт
92	п. Кучугуры ул. Степная от пересечения с ул. Скифская до пересечения с ул. Красная	1,965	капитальный ремонт
93	п. Кучугуры ул. Береговая от д.67 до пересечения с ул. Приморская	0,84	капитальный ремонт
94	п. Таманский ул. Красноармейская	0,3	капитальный ремонт
95	п. Прогресс ул. Виноградная	0,27	капитальный ремонт
96	п. Прогресс ул. Юбилейная	0,27	капитальный ремонт
97	п. Веселовка ул. Набережная	0,4	капитальный ремонт
98	п. Веселовка дорога на кладбище	0,2	капитальный ремонт
99	ст-ца Голубицкая ул. Восточная от ул. Красная до ул. Янтарная	0,47	капитальный ремонт
100	ст-ца Голубицкая пер. Песчаный от ул. Курортная до ул. Советская	0,177	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

101	ст-ца Голубицкая ул. Чайкинская от ул. Красная до ул. Таманская	0,35	капитальный ремонт
102	ст-ца Голубицкая пер. Лиманный	1,04	капитальный ремонт
103	ст-ца Голубицкая ул. Степная от ул. Красная до ул. Северной	0,25	капитальный ремонт
104	п. Прогресс ул. Мира	0,24	капитальный ремонт
105	п. Таманский ул. Спортивная от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Каминского	0,145	капитальный ремонт
106	п. Таманский ул. Юбилейная от ул. Крымская до ул. Черноморская	0,422	ремонт
107	п. Веселовка ул. Титова	0,315	капитальный ремонт
108	п. Таманский ул. Кубанская	1,2	капитальный ремонт
109	п. Таманский ул. Сосновая от а/д Тамань-Веселовка до д.19 по ул. Сосновая	0,251	ремонт
110	ст-ца Голубицкая пер. Азовский	0,26	капитальный ремонт
111	ст-ца Голубицкая пер. Базарный	0,4	капитальный ремонт
112	ст-ца Голубицкая пер. Нагорный	0,355	капитальный ремонт
113	ст-ца Голубицкая ул. Спортивная	0,52	капитальный ремонт
114	ст-ца Голубицкая пер. Кооперативный	0,365	капитальный ремонт
115	ст-ца Голубицкая ул. Школьная	0,565	капитальный ремонт
116	ст-ца Голубицкая ул. Зеленая	1,375	капитальный ремонт
117	х. Белый ул. Новая	0,585	капитальный ремонт
118	х. Белый пер. Пионерский	0,195	капитальный ремонт
119	х. Белый пер. Возрождения	0,307	капитальный ремонт
120	х. Белый ул. Виноградная	0,397	капитальный ремонт
121	п. Стрелка ул. Зои Космодемьянской	0,805	капитальный ремонт
122	п. Стрелка ул. Советская	2,31	капитальный ремонт
123	п. Стрелка ул. Таманская	2,93	капитальный ремонт
124	п. Стрелка пер. Пионерский	0,3	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

125	п. Стрелка пер. Кулика	0,295	капитальный ремонт
126	х. Белый ул. Гаражная	0,45	капитальный ремонт
127	х. Белый ул. Центральная	0,85	капитальный ремонт
128	ст. Фонталовская ул. Пушкина	0,315	капитальный ремонт
129	ст. Фонталовская ул. Малогвардейцев	0,51	капитальный ремонт
130	ст. Фонталовская ул. Героев	0,58	капитальный ремонт
131	ст. Фонталовская ул. Собина	0,175	капитальный ремонт
132	ст. Фонталовская ул. Лермонтова от ул. Героев до ул. Собина	0,135	капитальный ремонт
133	ст. Фонталовская ул. Советская	0,322	капитальный ремонт
134	ст. Фонталовская ул. Мира	0,337	капитальный ремонт
135	п. Юбилейный ул. Юбилейная	0,41	капитальный ремонт
136	п. Юбилейный ул. Красная	0,487	капитальный ремонт
137	п. Юбилейный ул. Солнечная	0,428	капитальный ремонт
138	п. Юбилейный ул. Мира	0,405	капитальный ремонт
139	п. Юбилейный ул. Зеленая	0,405	капитальный ремонт
140	п. Юбилейный ул. Черноморская	0,42	капитальный ремонт
141	п. Юбилейный ул. Давыдова	0,18	капитальный ремонт
142	п. Волна Революции ул. Морская	0,845	капитальный ремонт
143	п. Волна Революции ул. Набережная	1,085	капитальный ремонт
144	п. Волна Революции пер. Совхозный	0,215	капитальный ремонт
145	п. Волна Революции пер. Парковый	0,188	капитальный ремонт
146	п. Волна Революции пер. Лазурный	0,225	капитальный ремонт
147	п. Волна Революции ул. Солнечная	0,188	капитальный ремонт
148	п. Волна Революции ул. Южная	0,265	капитальный ремонт
149	п. Волна Революции ул. Набережная от ул. 1-я улица до ул. Набережная д.2	0,265	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

150	п. Волна Революции ул. 2-я улица	0,408	капитальный ремонт
151	п. Кучугуры ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Кубанская	0,64	капитальный ремонт
152	п. Кучугуры ул. Ленина от пересечения с ул. Восточная до пересечения с ул. Прохладная	0,278	капитальный ремонт
153	п. Кучугуры ул. Приморская от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Краснофлотская	0,145	капитальный ремонт
154	п. Кучугуры ул. Приморская от пересечения с пер. Азовский до пересечения с ул. Восточная	0,332	капитальный ремонт
155	п. Кучугуры ул. Кубанская	0,325	капитальный ремонт
156	п. Кучугуры ул. Молодежная	0,912	капитальный ремонт
157	п. Кучугуры ул. Степная от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Краснофлотская	0,14	капитальный ремонт
158	п. Кучугуры ул. Пушкина	0,688	капитальный ремонт
159	п. Кучугуры ул. Рабочая	1,555	капитальный ремонт
160	п. Кучугуры ул. Мира от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Степная	0,26	капитальный ремонт
161	п. Кучугуры ул. Мира от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Степная	0,176	капитальный ремонт
162	п. Кучугуры ул. Коммунистическая	0,778	капитальный ремонт
163	п. Кучугуры ул. Комсомольская	1,755	капитальный ремонт
164	п. Кучугуры пер. Почтовый	0,345	капитальный ремонт
165	п. Кучугуры ул. Красная	0,425	капитальный ремонт
166	п. Кучугуры ул. Прохладная	0,512	капитальный ремонт
167	п. Кучугуры пер. Азовский	0,27	капитальный ремонт
168	п. Кучугуры ул. Южная	0,815	капитальный ремонт
169	п. Кучугуры ул. Восточная	0,565	капитальный ремонт
170	п. Кучугуры пер. Уютный	0,211	капитальный ремонт
171	п. Кучугуры пер. Курортный	0,152	капитальный ремонт
172	п. Кучугуры пер. Приморский	0,325	капитальный ремонт
173	п. Кучугуры пер. Солнечный	0,325	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

174	п. Кучугуры пер. Таманский	0,16	капитальный ремонт
175	п. Кучугуры пер. Спортивный	0,102	капитальный ремонт
176	п. Приазовский пер. Казачий	0,206	ремонт
177	п. Приазовский пер. Садовый	0,145	ремонт
178	п. Приазовский пер. Цветочный	0,065	ремонт
179	п. Приазовский ул. Комарова	0,715	ремонт
180	ст. Запорожская ул. Краснофлотская	1,495	ремонт
181	ст. Запорожская ул. Таманской Дивизии	1,635	ремонт
182	ст. Запорожская пер. Партизанский от ул. Ленина до ул. Плоткина	0,395	ремонт
183	ст. Запорожская пер. Комсомольский	0,956	ремонт
184	ст. Запорожская ул. Плоткина	1,67	ремонт
185	п. Гаркуша ул. Ленина	1,955	ремонт
186	п. Гаркуша ул. Набережная от пер. Зеленый до пер. Юбилейный	0,84	ремонт
187	п. Гаркуша ул. Северная	1,895	ремонт
188	п. Гаркуша ул. Северная	1,895	ремонт
189	п. Красноармейский ул. Кирова	0,725	ремонт
190	п. Ильич ул. Ленина	1,372	ремонт
191	п. Ильич ул. Школьная от д. 24 до ул. Степной	1,36	ремонт
192	п. Ильич пер. Лазурный	0,355	ремонт
193	п. Ильич ул. Степная	0,698	ремонт
194	п. Батарейка ул. Набережная	0,755	ремонт
195	п. Батарейка ул. Ленина	1,095	ремонт
196	ст. Старотитаровская пер. Лермонтова	0,615	капитальный ремонт
197	п. Кучугуры ул. Садовая	0,5	капитальный ремонт
198	п. Кучугуры пер. Яхтенный	0,25	капитальный ремонт
199	п. Кучугуры ул. Янтарная	0,3	капитальный ремонт
200	п. Кучугуры ул. Лазурная	0,15	капитальный ремонт
201	п. Кучугуры пер. Цветочный	0,25	капитальный ремонт
202	п. Кучугуры ул. Рабочая	0,15	капитальный ремонт
203	п. Кучугуры ул. Горького	0,2	капитальный ремонт
204	п. Приазовский ул. Приозерная	0,15	ремонт
205	а/д по ул. Муравьева от Бувина до ул. Калинина в г. Темрюк	1,287	капитальный ремонт
206	а/д по ул. Даргомыжского от ул. Калинина до ул. Бувина в г. Темрюк	1,4	капитальный ремонт
207	а/д по ул. Герцена от ул. Советской до ул. Пионерской в г. Темрюк	0,4	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

208	а/д по ул. Володарского от ул. Советской до дамбы (в черте г. Темрюка воль реки Кубань по правому берегу) в г. Темрюк	0,4	капитальный ремонт
209	а/д по ул. Чернышевского (от ул. Таманской до ул. Парижской Коммуны) в г. Темрюк	0,504	капитальный ремонт
210	а/д по ул. Парижской Коммуны (от Герцена до ул. Чернышевского) в г. Темрюк	0,71	капитальный ремонт
211	а/д по ул. Бувина от ул. Урицкого до ул. Декабристов в г. Темрюк	1,68	капитальный ремонт
212	а/д ул. Октябрьская от ул. Карла Либкнехта до ул. Декабристов в г. Темрюк	2,467	капитальный ремонт
213	а/д по ул. Советская от ул. Карла Либкнехта до ул. Декабристов в г. Темрюк	2,376	капитальный ремонт
214	ст-ца Старотитаровская ул. Титова от д.138 до д.2	2,168	реконструкция
215	ст-ца Старотитаровская ул. Гагарина от д.77 до пересечения с пер. Ильича	1,375	реконструкция
216	ст-ца Старотитаровская пер. Новый от пересечения с ул. Короткая до д.4А	1,105	реконструкция
217	ст-ца Тамань ул. Мичурина от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Пролетарская	0,84	реконструкция
218	ст-ца Тамань ул. 225-я Таманская от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Октябрьская	1,22	реконструкция
219	ст-ца Тамань ул. Покровская от пересечения с ул. Октябрьская до д.17	0,3	реконструкция
220	ст-ца Тамань ул. Гоголя от пересечения с ул. Мичурина до д.51А	0,765	реконструкция
221	ст-ца Тамань ул. Калинина от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Некрасова	1,905	реконструкция
222	ст-ца Тамань ул. Некрасова от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Комсомольская	0,32	реконструкция
223	ст-ца Тамань ул. Декабристов от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Мира	1,365	реконструкция
224	ст-ца Тамань ул. Горького от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Мира	0,875	реконструкция
225	ст-ца Тамань ул. Комсомольская от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	1,61	реконструкция
226	ст-ца Тамань ул. Мира от пересечения с ул. Пушкина до пересечения с пер. Новостроек	0,31	реконструкция
227	ст-ца Тамань ул. Крупской от д.104Б до пересечения с пер. Новостроек	2,1	реконструкция
228	ст-ца Тамань ул. Карла Либкнехта от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Косоногова	1,9	реконструкция

Продолжение таблицы 2.10

229	ст-ца Тамань ул. Ленина от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Горького	1,135	реконструкция
230	ст-ца Тамань ул. Кирова от д.135 до пересечения с ул. Марата	1,31	реконструкция
231	ст-ца Вышестеблиевская пер. Урицкого от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Октябрьская	0,745	реконструкция
232	п. Волна ул. Виноградная от д.1А до д.16	0,265	реконструкция
233	п. Волна ул. Зеленская от пересечения с ул. Виноградная до пересечения с ул. Северная	0,623	реконструкция
234	п. Таманский ул. Заречная от д.21 до пересечения с ул. Заводская	0,906	реконструкция
235	п. Таманский ул. Северная от пересечения с ул. Юбилейная до пересечения с ул. Таманская	0,275	реконструкция
236	ст-ца Старотитаровская ул. Железнодорожная от пересечения с пер. Ильича до пересечения с пер. Рабочий	1,088	реконструкция
237	ст-ца Старотитаровская ул. Короткая от д.8 до д.46	0,977	реконструкция
238	ст-ца Старотитаровская ул. Виноградная от д.47 до пересечения с пер. Гоголя	0,663	реконструкция
239	ст-ца Старотитаровская ул. Береговая от пересечения с пер. Степной до пересечения с пер. Красноармейский	2,085	реконструкция
240	ст-ца Старотитаровская пер. Пугачева от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Береговая	1,044	реконструкция
241	ст-ца Старотитаровская пер. Горный от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Садовая	0,575	реконструкция
242	х. Белый пер. Солнечный от д.2 до д.9	0,275	капитальный ремонт
243	х. Белый ул. Лермонтова от пересечения с ул. Мира до д.17	0,695	капитальный ремонт
244	п. Стрелка ул. Полевая от пересечения с пер. Кузнечный до пересечения с ул. Железнодорожная	0,696	капитальный ремонт
245	п. Стрелка ул. Мичурина от пересечения с пер. Западный до пересечения с пер. Аэродромный	0,395	капитальный ремонт
246	п. Стрелка пер. Кузнечный от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Полевая	0,22	капитальный ремонт
247	п. Стрелка ул. Мира от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Полевая	0,252	капитальный ремонт
248	ст. Курчанская ул. Рыбачья от пересечения с ул. Южная до пересечения с ул. Набережная	1,085	капитальный ремонт
249	п. Кучугуры ул. Дружбы от ул. Ленина до ул. Комсомольская	0,665	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.10

250	п. Кучугуры ул. Приморская от пересечения с ул. Кубанская до пересечения с ул. Краснофлотская	0,49	капитальный ремонт
251	п. Таманский ул. Пролетарская от пересечения с ул. Краснодарская до пересечения с ул. Олимпийская	0,3	капитальный ремонт
252	п. Таманский ул. Черноморская от пересечения с ул. Крымская до пересечения с ул. Степная	0,55	капитальный ремонт
253	п. Прогресс ул. Степная от пересечения с ул. Мартыненко до пересечения с ул. Лиманная	0,52	капитальный ремонт
254	п. Веселовка ул. Водительская	0,33	капитальный ремонт
255	ст-ца Тамань ул. Октябрьская от пересечения с ул. Котовского до пересечения с ул. Покровская	0,28	реконструкция
256	ст-ца Тамань ул. Первомайская от ул. К.Маркса до ул. Октябрьской	1,23	реконструкция
257	ст-ца Тамань ул. Декабристов от пересечения с ул. Октябрьская до д.1Б	0,165	реконструкция
258	ст-ца Тамань ул. Энгельса от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Лебедева	2,335	реконструкция
259	ст-ца Тамань ул. Островского от пересечения с ул. Косоногова до пересечения с ул. Некрасова	0,755	реконструкция
260	ст-ца Тамань ул. Мира от пересечения с ул. Первомайская до пересечения с ул. Горького	0,606	реконструкция
261	ст-ца Вышестеблиевская пер. Горького от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Ленина	1,01	реконструкция
262	ст-ца Вышестеблиевская ул. Октябрьская от пересечения с пер. Советский до пересечения с пер. Садовый	1,677	реконструкция
263	ст-ца Старотитаровская пер. Рабочий от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Таманский	0,205	реконструкция
264	ст-ца Старотитаровская ул. Кирова от д.145 до д.1	1,96	реконструкция
265	ст-ца Старотитаровская ул. Носова от пересечения с пер. Первомайский до пересечения с пер. Гоголя	1,35	реконструкция
266	ст-ца Старотитаровская ул. Чапаева от д.77 до д.2	1,51	реконструкция
267	ст-ца Старотитаровская ул. Пролетарская от пересечения с пер. Новый до пересечения с пер. Октябрьский	3,185	реконструкция
268	ст-ца Старотитаровская пер. Школьный от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Береговая	1,24	реконструкция

Продолжение таблицы 2.10

269	ст-ца Старотитаровская пер. Октябрьский от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Пролетарская	0,47	капитальный ремонт
270	ст-ца Старотитаровская пер. Застаничный от пересечения с ул. Широкая до пересечения с ул. Северолиманная	0,845	капитальный ремонт
271	ст-ца Старотитаровская пер. Казачий от пересечения с тупик Лебединский до пересечения с ул. Ленина	0,51	капитальный ремонт
272	х. Белый ул. Восточная от пересечения с ул. Мира до д.23	0,66	капитальный ремонт
273	п. Стрелка ул. Комсомольская от пересечения с ул. Советская до пересечения с ул. Полевая	0,47	капитальный ремонт
274	ст. Курчанская ул. Мостовая от пересечения с ул. Пушкина до пересечения с ул. Южная	1,205	капитальный ремонт
275	ст. Курчанская ул. Восточная от пересечения с ул. Канальная до пересечения с ул. Красная	0,56	капитальный ремонт
276	ст. Курчанская ул. Пионерская от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Красная	0,25	капитальный ремонт
277	ст-ца Запорожская пер. Горького от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Степная	1,045	ремонт
278	ст-ца Запорожская пер. Советский от пересечения с ул. Степная до пересечения с ул. Таманской Дивизии	0,4	ремонт
279	п. Таманский ул. Ленина от начала до пересечения с ул. Юбилейная	0,58	капитальный ремонт
280	п. Красный Октябрь ул. Октябрьская от ул. Виноградная до д.79	0,85	ремонт
281	ст. Курчанская ул. Победы от ул. Красных Партизан до ул. Пионерская	0,39	ремонт
282	ст. Курчанская ул. Победы от ул. Лермонтова до ул. Горького	0,19	ремонт
283	ст. Курчанская ул. Победы от ул. Молодежная до ул. Гоголя	1,06	ремонт
284	ст. Курчанская ул. Красная от д. № 3 до ул. Гоголя	0,595	ремонт
285	ст. Курчанская ул. Памяти 21 от ул. К. Маркса до ул. Мостовая	0,155	ремонт
286	ст. Курчанская ул. Памяти 21 от ул. Пушкина до ул. Красная	0,212	ремонт
287	п. Светлый Путь Ленина ул. Широкая от ул. Гаражная до ул. Строителей	1,1	ремонт
288	ст. Курчанская ул. Красная от ул. Гоголя до ул. Лермонтова	0,765	ремонт
289	ст. Курчанская ул. Кузнечная от ул. Красная до ул. Щорса	0,415	ремонт
290	ст. Курчанская ул. К. Маркса от ул. Чапаева до ул. Победы	0,275	ремонт

Продолжение таблицы 2.10

291	п. Светлый Путь Ленина ул. Садовая от ул. Красная до ул. Виноградная	0,505	ремонт
292	п. Светлый Путь Ленина ул. Таманская от ул. Гаражная до ул. Красная	0,35	ремонт
293	п. Светлый Путь Ленина ул. Пионерская от ул. Красная до ул. Садовая	0,495	ремонт
294	ст. Курчанская ул. Чапаева от ул. Тургенева до ул. Пионерская	9,68	ремонт
295	п. Красный Октябрь пер. Клубный от ул. Октябрьская до ул. Почтовая	0,287	ремонт
296	п. Красный Октябрь ул. Набережная от ул. Красная до пер. Клубный	1,1	ремонт
297	ст. Ахтанизовская пер. Комсомольский от ул. Красная до ул. Батурина	0,19	капитальный ремонт
298	ст. Ахтанизовская пер. Кузнечный от ул. Красная до ул. Батурина	0,23	реконструкция
299	ст. Ахтанизовская пер. Строительный от ул. Красная до ул. Батурина	0,201	строительство
300	ст. Ахтанизовская ул. Советская от пер. Первомайский до пер. Гервасия	1,62	ремонт
301	п. Приморский ул. 50 лет Октября от ул. Гагарина до д.36	0,421	капитальный ремонт
302	п. Сенной ул. Коммунистическая от пер. Комсомольский до д.77	0,697	реконструкция
303	п. Сенной пер. Маячный	0,306	строительство
304	п. Соленый ул. Верхняя	0,745	ремонт
305	ст. Ахтанизовская пер. Кооперативный	1,333	ремонт
306	ст. Ахтанизовская ул. Таманская	2,642	ремонт
307	ст. Ахтанизовская ул. Азовская	0,762	ремонт
308	ст. Ахтанизовская ул. Октябрьская (от стадиона)	1,545	ремонт
309	ст. Ахтанизовская пер. Береговой	0,958	ремонт
310	ст. Ахтанизовская ул. Батурина	2,9	ремонт
311	ст. Ахтанизовская ул. Красная	0,838	ремонт
312	ст. Ахтанизовская ул. Школьная	0,896	ремонт
313	ст. Ахтанизовская пер. Безымянный	0,803	ремонт
314	ст. Ахтанизовская пер. Спортивный	0,863	ремонт
315	ст. Ахтанизовская пер. Гервасия	1,048	ремонт
316	ст. Ахтанизовская пер. Северный (от стадиона к зернотоку)	0,815	ремонт
317	ст. Ахтанизовская ул. Садовая	0,514	ремонт
318	ст. Ахтанизовская ул. Степная	0,85	ремонт
319	ст. Ахтанизовская, ул. Нижняя	0,526	ремонт
320	ст. Ахтанизовская ул. 8 Марта	0,736	ремонт
321	ст. Ахтанизовская ул. Курганная	0,39	ремонт
322	ст. Ахтанизовская ул. Кубанская	0,42	ремонт

Продолжение таблицы 2.10

323	ст. Ахтанизовская ул. Горная	0,19	ремонт
324	ст. Ахтанизовская пер. Новый	0,206	ремонт
325	ст. Ахтанизовская пер.Сельский	0,629	ремонт
326	ст. Ахтанизовская пер. Подгорный	0,48	ремонт
327	ст. Ахтанизовская пер. Первомайский	0,601	ремонт
328	ст. Ахтанизовская пер. Октябрьский	0,33	ремонт
329	ст. Ахтанизовская пер. Пионерский	0,561	ремонт
330	ст. Ахтанизовская пер. Пролетарский	0,864	ремонт
331	ст. Ахтанизовская пер. Придорожный	0,68	ремонт
332	ст. Ахтанизовская ул. Колхозная	0,32	ремонт
333	ст. Ахтанизовская пер. Красноармейский	0,225	ремонт
334	п. Пересыпь ул. Комсомольская	0,85	ремонт
335	п. Пересыпь ул. Садовая	0,456	ремонт
336	п. Пересыпь ул. Степная	0,44	ремонт
337	п. Пересыпь пер. Степной	0,227	ремонт
338	п. Пересыпь ул. Южная	0,437	ремонт
339	п. Пересыпь ул. Сельская	0,248	ремонт
340	п. Пересыпь ул. Чапаева	0,65	ремонт
341	п. Пересыпь ул. Лиманная	0,72	ремонт
342	п. Пересыпь пер. Морской	0,24	ремонт
343	п. Пересыпь пер. Набережный	0,235	ремонт
344	п. Пересыпь пер. Первомайский	0,17	ремонт
345	п. Пересыпь пер. Кооперативный	0,147	ремонт
346	п. Пересыпь пер. Азовский	0,39	ремонт
347	п. Пересыпь пер. Сливовый	0,283	ремонт
348	п. Пересыпь ул. Лермонтова	0,223	ремонт
349	п. Пересыпь пер. Черноморский	0,16	ремонт
350	п. Пересыпь пер. Рыбачий	0,11	ремонт
351	п. Пересыпь, ул. Пограничная	1,16	ремонт
352	п. Пересыпь пер. Приморский	0,44	ремонт
353	п. Пересыпь пер. Лазурный	0,465	ремонт
354	п. Пересыпь пер. Береговой	0,2	ремонт
355	п. Пересыпь, ул. Жемчужная	0,261	ремонт
356	п. За Родину ул. Молодежная	0,27	ремонт
357	п. За Родину ул. Школьная	0,37	ремонт
358	п. За Родину ул. Жемчужная	0,208	ремонт
359	п. За Родину ул. Тихая	0,409	ремонт
360	п. За Родину ул. Шоссейная	0,64	ремонт
361	п. За Родину ул. Колхозная	0,454	ремонт
362	п. За Родину ул. Центральная	0,498	ремонт
363	п. За Родину ул. Северная	0,456	ремонт
364	п. За Родину ул. Азовская	0,56	ремонт

Продолжение таблицы 2.10

365	п. За Родину ул. Новая	0,811	ремонт
366	п. За Родину ул. Заводская	0,47	ремонт
367	п. За Родину ул. Таманская	0,734	ремонт
368	п. За Родину ул. Красная	0,81	ремонт
369	п. За Родину ул. Советская	0,75	ремонт
370	п. За Родину ул. Мира	0,734	ремонт
371	п. За Родину ул. Степана Разина	1,26	ремонт
372	п. За Родину ул. Победы	0,71	ремонт
373	п. За Родину ул. Морская	0,43	ремонт
374	пос. Пересыпь пер. Античный	0,135	ремонт
375	ст-ца Тамань ул. Мичурина от ул. К.Маркса до ул. К.Либнехта	0,69	реконструкция
376	ст-ца Тамань ул. Щорса от ул. Лебедева до ул. Октябрьской	0,205	реконструкция
377	ст-ца Ахтанизовская, пер. Комсомольский от ул. Таманской до ул. Степной	0,215	ремонт
378	ст-ца Ахтанизовская, пер. Комсомольский от ул. Степной до ул. Нижней	0,215	ремонт
379	пос. За Родину ул. Красная от ул. Морской до ул. Южной	0,733	ремонт
380	п.Стрелка ул. Ленина от ул. Таманской (ПК0+00) до ПК5+07	0,507	ремонт
381	х. Белый пер. Возрождения от ул. Дружбы (ПК0+00) до ФАД А-290 (ПК2+10)	0,21	ремонт
382	п.Стрелка пер. Кузнечный от ул.Мичурина до ул.Пушкина	1,48	капитальный ремонт
383	х.Белый ул. Гаражная от ул. Дружбы (ПК0+00) до ПК2+00	0,2	ремонт
384	х. Белый ул. Западная	3,1	ремонт
385	п. Сенной ул. Боргалева от ул.Победы до ул. Лермонтова	0,37	ремонт
386	п. Приморский ул. Космонавтов от д. 11 до ул. 255 Таманской дивизии	0,2	ремонт
387	п.Приморский ул.Набережная от ул. 50 Лет октября до ул.Гаражная	0,38	ремонт
388	ст-ца Старотиторская пер. Казачий	1,2	ремонт
389	ст-ца Старотиторская ул. Титова от пер. Ильича до пер. Рабочего	1,2	капитальный ремонт
390	п. Светлый Путь Ленина ул. Гаражная от ул. Широкой до ул. Северной	0,285	ремонт
391	п. Светлый Путь Ленина ул. Северная от ул. Гаражной до ул. Курганной	0,321	ремонт
392	п. Прогресс ул. Ленина от ул. Гагарина до ул. Комсомольская	0,238	ремонт

В свою очередь схемой территориального планирования Краснодарского края утверждённой постановлением главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 10 мая 2011 года №438 (в редакции от 19.12.2017 г.), в границах муниципального образования Темрюкский район предусмотрен к реконструкции ряд автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, перечень которых представлен в таблице 2.10.2

Таблица 2.10.2 – Перечень дорог регионального и межмуниципального значения, требующих реконструкции

№	Наименование планируемых мероприятий	Сроки реализации, годы	Основные характеристики
1	Андреева гора – ст-ца Варениковская – г. Анапа	2014-2031	7,794 км
2	г. Темрюк – ст-ца Фонталовская	2014-2031	29,165 км
3	пос. Пересыпь – пос. Солёный	2014-2031	13,250 км
4	п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс	2014-2031	43,194 км
5	п. Сенной -ст-ца Тамань	2014-2031	25,472 км
6	п. Сенной - ст-ца Вышестеблиевская	2014-2031	9,925 км
7	ст-ца Тамань - п. Веселовка	2014-2031	19,414 км
8	г. Темрюк - п. Южный Склон	2014-2031	10,145 км
9	ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры	2014-2031	5,355 км
10	ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции	2014-2031	5,040 км
11	ст-ца Запорожская - п. Гаркуша	2014-2031	8,120 км
12	подъезд к паромной переправе через реку Кубань	2014-2031	4,190 км
13	ст-ца Запорожская – пос. Береговой	2014-2031	3,557 км
14	пос. Ильич – пос. Приазовский	2014-2031	6,858 км

Отдельно следует обозначить пешеходную связность – качество среды, характеризующее степень её приспособленности для пешеходов. Повышение степени пешеходной доступности способствует уменьшению нагрузки на пассажирский транспорт, снижению случаев использования личного автотранспорта, а также повышает физическую активность и здоровье граждан.

При этом на степень пешеходной доступности влияет наличие или

отсутствие различных элементов пешеходной инфраструктуры, а также их качество, развитость общественного транспорта, дорожные условия и вероятность возникновения ДТП.

Следует также учитывать, что степень пешеходной доступности можно повысить, грамотно подходя к правильному планированию пространства.

В тоже время, реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с реконструкцией вышедших за нормативные значения участков пешеходных дорожек, обустройством пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и только затем, предполагает поэтапное расширение за счёт введения новой сети пешеходных дорожек.

В рамках разработки данной КСОДД были предложены следующие мероприятия по повышению пешеходной связности в МО Темрюкский район:

- 1) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Кирова от пересечения с ул. Революции до пересечения с ул. Крупской протяженностью 2,300 км;
- 2) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Крупской от пересечения с пер. Новостроек до д.104Б протяженностью 1,950 км;
- 3) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Мира от пересечения с пер. Новостроек до пересечения с ул. Первомайская протяженностью 1,770 км;
- 4) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Беликова от пересечения с ул. Крупской до пересечения с ул. Маяковского протяженностью 0,560 км;
- 5) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Беликова от пересечения с ул. Соседского до пересечения с ул. Победы протяженностью 0,740 км;
- 6) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Победы от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 0,360 км;
- 7) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. 8-й Гвардейской Дивизии

от пересечения с ул. Маяковского до пересечения с ул. Пушкина протяженностью 0,777 км;

8) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Фанагорийская от пересечения с ул. Таманской Армии до пересечения с ул. Фонтанная протяженностью 0,850 км;

9) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Лебедева от пересечения с ул. Карла Маркса до д.102 протяженностью 1,930 км;

10) ст-ца Тамань строительство тротуара по пер. Суворовский от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с пер. Азовский протяженностью 0,335 км;

11) ст-ца Тамань строительство тротуара по пер. Северный от пересечения с пер. Суворовский до пересечения с ул. Заводская протяженностью 0,270 км;

12) ст-ца Тамань строительство тротуара по пер. Азовский от пересечения с ул. Победы до д.30 протяженностью 0,332 км;

13) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Фонтанная от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 0,835 км;

14) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Маяковского от д.1 до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 1,100 км;

15) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Соседского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 0,935 км;

16) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Лермонтова от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 0,356 км;

17) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Карла Либкнехта от пересечения с ул. Косоногова до пересечения с ул. Мичурина протяженностью 1,080 км;

18) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Ленина от д.121 до пересечения с ул. Марата протяженностью 1,327 км;

19) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Пушкина протяженностью 0,215 км;

20) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Пушкина от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 0,692 км;

21) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 1,596 км;

22) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Марата от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии протяженностью 1,756 км;

23) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Горького от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Мира протяженностью 0,865 км;

24) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Декабристов от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Мира протяженностью 0,646 км;

25) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Декабристов от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Октябрьская протяженностью 1,750 км;

26) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Первомайская от пересечения с ул. Мира до д.3 протяженностью 2,665 км;

27) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Революции от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Пролетарская протяженностью 1,550 км;

28) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Мичурина от

пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Пролетарская протяженностью 1,530 км;

29) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. 225-я Таманская от д.51 до пересечения с ул. Октябрьская протяженностью 1,228 км;

30) ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Энгельса от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Лебедева протяженностью 2,325 км;

31) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Садовая от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Садовая протяженностью 0,870 км;

32) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Советская от пересечения с ул. Садовая до пересечения с ул. Школьная протяженностью 0,445 км;

33) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Мичурина от д.24 до пересечения с ул. Садовая протяженностью 0,475 км;

34) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Суворова от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Садовая протяженностью 0,320 км;

35) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Советская протяженностью 0,878 км;

36) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Красноармейская от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Советская протяженностью 0,165 км;

37) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Школьная от д.1 до пересечения с ул. Советская протяженностью 0,470 км;

38) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Ломоносова от пересечения с ул. Школьная до пересечения с ул. Красноармейская протяженностью 0,240 км;

39) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Лермонтова от пересечения с ул. Школьная до пересечения с ул. Красноармейская протяженностью 0,240 км;

40) п. Виноградный строительство тротуара по ул. Гагарина от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Садовая протяженностью 0,315 км;

41) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Верхняя от д.110А до пересечения с пер. Красноармейский протяженностью 2,275 км;

42) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Красноармейский протяженностью 2,655 км;

43) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Пушкина от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Полевой протяженностью 2,868 км;

44) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Кооперативная от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Горького протяженностью 2,298 км;

45) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Горького от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Кооперативная протяженностью 0,126 км;

46) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Урицкого от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Береговая протяженностью 0,945 км;

47) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Шевченко от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Кооперативная протяженностью 1,205 км;

48) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Володарского от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Кооперативная протяженностью 1,216 км;

49) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Лермонтова от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Октябрьская протяженностью 0,783 км;

50) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Лермонтова от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Береговая протяженностью 0,616 км;

51) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Советский от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Береговая протяженностью 0,645 км;

52) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Почтовый от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Береговая протяженностью 1,677 км;

53) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Ворошилова от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Береговая протяженностью 1,635 км;

54) ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Красноармейский от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Ленина протяженностью 0,975 км;

55) п. Юбилейный строительство тротуара по ул. Красная от пересечения с ул. Юбилейная до д.15 протяженностью 0,530 км;

56) п. Юбилейный строительство тротуара по ул. Юбилейная от д.37 до д.2 протяженностью 0,745 км;

57) п. Юбилейный строительство тротуара по ул. Черноморская от д.36 до ул. Садовая д.5 протяженностью 0,635 км;

58) п. Волна Революции строительство тротуара по ул. Солнечная от пересечения с пер. Пионерский до пересечения с ул. 2-я Улица протяженностью 0,750 км;

59) п. Волна Революции строительство тротуара по пер. Пионерский от пересечения с ул. Солнечная до пересечения с ул. Давыдова протяженностью

0,316 км;

60) п. Волна Революции строительство тротуара по ул. Давыдова от пересечения с пер. Пионерский до пересечения с пер. Парковый протяженностью 0,525 км;

61) ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Давыдова от пересечения с ул. Мира до пересечения с ул. Гагарина протяженностью 0,860 км;

62) ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Гагарина от пересечения с ул. Ленина до пересечения с а/д А-290 «Новороссийск - Керчь» протяженностью 0,495 км;

63) ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до здания Детский сад №45 протяженностью 0,580 км;

64) ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Мира от пересечения с ул. Советская до пересечения с ул. Ленина протяженностью 0,425 км;

65) п. Гаркуша строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с пер. Зеленый до д.62 протяженностью 2,480 км;

66) п. Гаркуша строительство тротуара по ул. Северная от пересечения с пер. Западный до д.1 протяженностью 1,227 км;

67) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Гагарина от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Ленина протяженностью 0,407 км;

68) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Приморская от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Береговая протяженностью 0,167 км;

69) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Мира от пересечения с ул. Рабочая до пересечения с ул. Ленина протяженностью 0,257 км;

70) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Коммунистическая от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Приморская

протяженностью 0,875 км;

71) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Красная от д.3 до пересечения с ул. Рабочая протяженностью 0,439 км;

72) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Мира до пересечения с ул. Восточная протяженностью 1,567 км;

73) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Коммунистическая протяженностью 0,665 км;

74) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с пер. Школьный до пересечения с ул. Дружбы протяженностью 0,868 км;

75) п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Рабочая от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Дружбы протяженностью 1,648 км;

76) ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с пер. Охотничий до пересечения с пер. Школьный протяженностью 0,556 км;

77) ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с пер. Комсомольский до пересечения с пер. Дорожный протяженностью 0,390 км;

78) ст-ца Запорожская строительство тротуара по пер. Школьный от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Плоткина протяженностью 0,385 км;

79) ст-ца Запорожская строительство тротуара по пер. Комсомольский от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Плоткина протяженностью 0,391 км;

80) ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Таманской Дивизии от пересечения с пер. Охотничий до пересечения с пер. Дорожный протяженностью 1,585 км;

81) ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Плоткина от

пересечения с пер. Охотничий до пересечения с пер. Дорожный протяженностью 1,662 км;

82) п. Красноармейский строительство тротуара по ул. Кирова от пересечения с пер. Комсомольский до д.1 протяженностью 0,711 км;

83) п. Красноармейский строительство тротуара по ул. Свердлова от пересечения с пер. Комсомольский до д.16 протяженностью 0,352 км;

84) п. Красноармейский строительство тротуара по ул. Калинина от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Садовая протяженностью 0,837 км;

85) п. Батарейка строительство тротуара по ул. Ленина от д.54 до пересечения с а/д А-290 «Новороссийск - Керчь» протяженностью 1,076 км;

86) п. Ильич строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Степная до д.40 протяженностью 1,055 км;

87) п. Ильич строительство тротуара вдоль дороги местного значения от ул. Ленина д.8 до здания Детский сад №52 протяженностью 0,345;

88) строительство тротуара, предназначенного для доступа к остановочному павильону расположенному на а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры» протяженностью 0,258 км;

89) п. Волна Революции строительство тротуара по ул. Морская от пер. Парковый до пер. Совхозный протяженностью 0,840 км.

Схемы расположения проектируемых тротуаров, дорог подлежащих капитальному ремонту и реконструкции на территории МО Темрюкский район представлены в графической части КСОДД на рисунках 53 – 61.

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта и удобства перемещений жителей и гостей МО.

2.11 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков связанных между собой улиц и автомобильных дорог.

Как правило, базовыми критериями функционирования являются: показатели уровня безопасности; стабильность скоростного режима; минимальные задержки в движении; экологическая нагрузка транспортных потоков на окружающую среду.

В связи с чем, к основным мероприятиям, направленным на повышение эффективности функционирования сети дорог в целом, относят локально-реконструкционные мероприятия, включающие в себя следующие работы:

- нанесение дорожной разметки, которая позволяет регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повышает безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения.

- устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть. Основные параметры, технические требования и правила применения ограничивающих пешеходных ограждений установлены ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». В соответствии с указанными стандартами пешеходные ограждения следует устанавливать:

– на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом

– напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей;

– у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги, на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода, а также на участках где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч — при запрещенной остановке или стоянке.

– устройство краевых полос, позволяющих защитить от разрушения кромки проезжей части и обеспечить возможность регулярных заездов на нее транспортных средств;

– укрепление обочин, позволяет повысить пропускную способность автомобильных дорог, удобство и безопасность движения. В неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях защищает земляное полотно от проникновения поверхностных вод, предохраняет проезжую часть дороги от разрушения и загрязнения, обеспечивает более полный перенос снега в зимний период, облегчает содержание дороги, а также организацию движения при проведении на проезжей части ремонтных работ.

– организация переходно-скоростных полос, дает возможность без помех для основного потока снизить скорость движения перед выездом с дороги (полоса торможения), либо повысить скорость (полоса разгона) и, не останавливаясь в процессе движения по участку маневрирования выбрать в основном потоке приемлемый интервал для осуществления маневра;

- устройство уширений на подъездах к пересечениям, позволяет сделать маневр поворота более безопасным и удобным;

- канализирование движения, позволяет разделить транспортные потоки вблизи перекрестка с помощью технического обустройства по траектории наиболее благоприятной с точки зрения безопасности маневрирования. Канализирование движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта.

- реконструкционные мероприятия, связанные с вводом кругового движения, обеспечивают принудительное снижение скорости и исключают необходимость регулирования движения, а также устраняют конфликтные точки пересечения, сокращают число остановок и задержек транспортных средств. Обеспечивают непрерывность транспортного потока и позволяют избежать расходов на введение светофорного регулирования. Благодаря своим особенностям перекрестки с круговым движением отличаются значительно более высокой безопасностью, чем другие нерегулируемые узлы.

Для обеспечения гармоничного развития сети дорог на территории МО Темрюкский район, а также повышения эффективности ее функционирования проектом КСОДД предусмотрены следующие мероприятия:

- 1) Нанесение горизонтальной дорожной разметки согласно требованиям ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» на следующих участках УДС МО Темрюкский район: а/д 03 ОП РЗ 03К-010 «Андреева Гора - ст-ца

Варениковская - г. Анапа», а/д 03 ОП МЗ 03Н-486 «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская», а/д 03 ОП РЗ 03К-582 «Обход г. Темрюк», а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры», а/д 03 ОП РЗ 03К-495 «ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции», а/д 03 ОП РЗ 03К-496 «ст-ца Запорожская - п. Гаркуша», а/д 03 ОП РЗ 03К-497 «Подъезд к паромной переправе через реку Кубань», а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский», а/д 03 ОП МЗ 03Н-488 «п. Пересыпь - п. Солёный», а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» (от а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская» до а/д 00 ОП ФЗ А-289 «Краснодар – Славянск-на Кубани – Темрюк –А-290 Новороссийск-Керчь»), а/д 03 ОП МЗ 03Н-490 «п. Сенной - ст-ца Тамань», а/д 03 ОП МЗ 03Н-491 «п. Сенной – ст-ца Вышестеблиевская»

2) Устройство переходно-скоростных полос на дороге местного значения, соединяющей п. Таманский с х. Дубовый рынок вблизи стоянки грузового транспорта.

Реализация вышеперечисленных мероприятий позволит повысить эффективность функционирования дорожной сети на территории МО Темрюкский район.

2.12 Мероприятия по развитию парковочного пространства

На начальном этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории муниципального образования Темрюкский район. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть. В настоящее время в районе наблюдается повышение уровня автомобилизации, в связи с чем возникает проблема нехватки парковочных мест, и, как следствие – необходимость принятия практических мер для ее решения.

Наличие припаркованного на проезжей части автотранспорта приводит к уменьшению пропускной способности улично-дорожной сети на 20-30%, в зависимости от ширины проезжей части и планировочных особенностей улиц. Парковки, не соответствующие требованиям ГОСТ и СП, порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов. Недостаток доступных мест постоянного хранения автомобилей влияет на безопасность жизнедеятельности населения (как с точки зрения сохранности автомобиля и его технического состояния, так и безопасности движения) и на экологическую безопасность городской среды (хранение автомобилей на тротуарах, газонах). Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций и повысить уровень безопасности дорожного движения, а также снизить социальную напряженность населения.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием

привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом. В частности необходимо:

- планомерное увеличение числа парковочных мест вдоль улично-дорожной сети;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах, в том числе задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки;
- увеличение числа стоянок, путём стимулирования бизнеса к созданию стоянок;
- осуществлять ежегодную инвентаризацию парковочной сети и приведение её к текущим реалиям. В качестве базового реестра возможно использование сводных результатов обследования, проведённого в пункте 1.6 настоящей работы;
- изменения градостроительных требований к застройщикам (введение дополнительных муниципальных нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

При оценке требуемого количества машино–мест для хранения и парковки легковых автомобилей норму для каждого объекта капитального строительства следует принимать в соответствии с требованиями пункта 11.31 СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России» от 30 декабря 2016 года и региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

Для реализации обозначенных векторов развития, необходимо в приоритетном порядке осуществить следующие организационные мероприятия:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- избавление от лишних запретов парковки;

- использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- приведение в нормативное состояние существующее парковочное пространство (см. таблицу 1.6.1), произвести установку знаков 6.4 «Парковка (парковочное место)», осуществить нанесение разметки.

С целью уменьшения негативного влияния припаркованных автомобилей на условия движения транспортных средств и обеспечения безопасности движения пешеходов по тротуарам целесообразно организовывать заездные карманы (при наличии возможности) за счет тротуаров и газонов с расстановкой автомобилей под углом 45° и более к краю проезжей части. Пример организации парковки, прилегающей к проезжей части, представлен на рисунке 2.12.1.

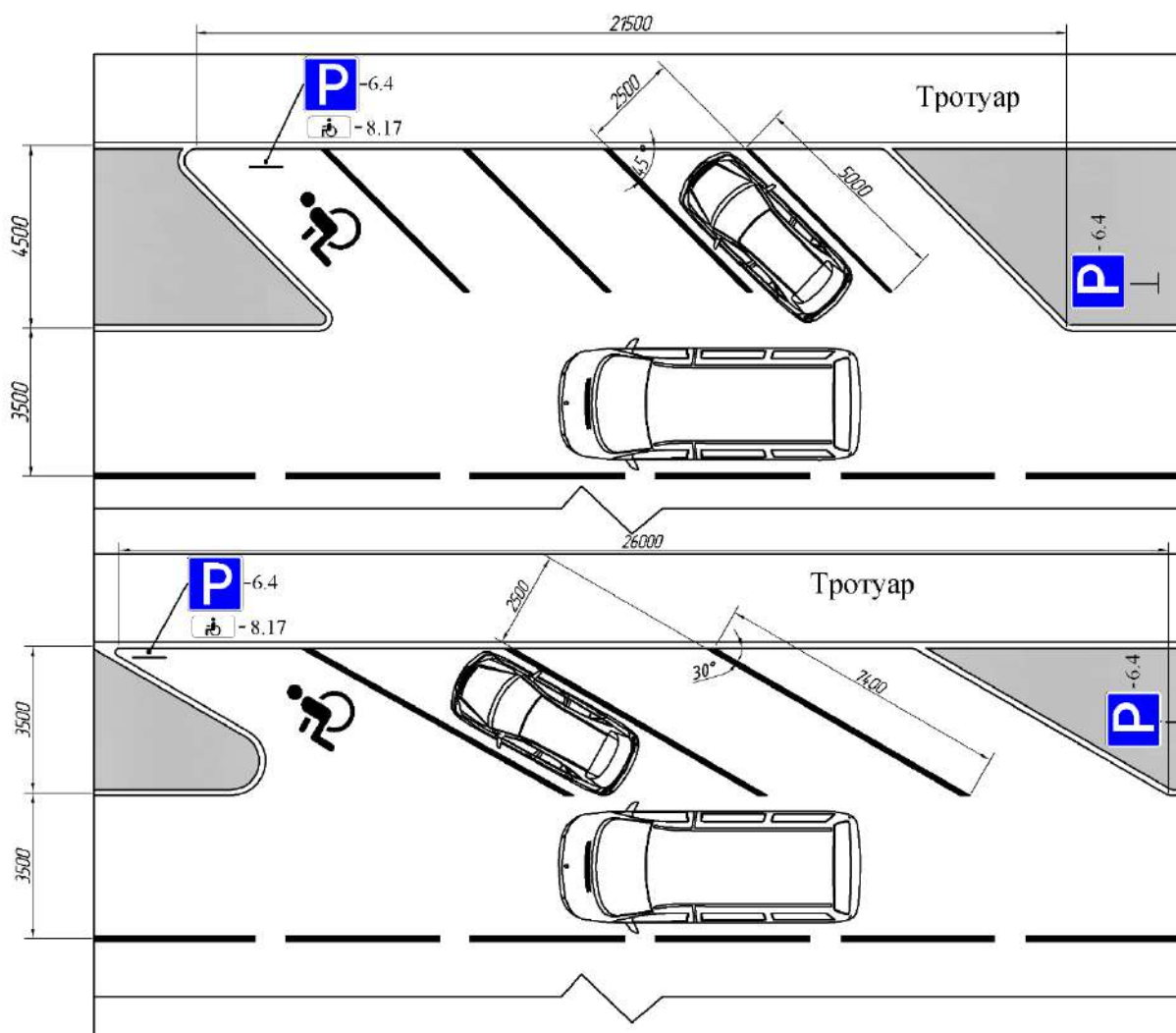


Рисунок 2.12.1 – Схема организации парковочного пространства

С учётом вышеизложенного, с целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения и создания удобных условий, предлагается создание дополнительных 644 парковочных мест. Конкретный перечень мест по строительству, типам и схемам размещения представлен в таблице 2.12.1. Наглядное отображение места расположения проектируемых парковочных машино-мест показаны на рисунках 88 – 93 графической части КСОДД.

Таблица 2.12.1 – Перечень мероприятий по развитию парковочного пространства

№ п\п	Местонахождение парковки (стоянки)	Вид мероприятия	Тип парковки / схема размещения ТС	Кол-во машино-мест
1	2	3	4	5
1	п. Ильич, ул. Южакова, д. 1 (МБУК «Ильичевская централизованная клубная система» Запорожского с/п Темрюкского района)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	14
2	п. Чушка, ул. Железнодорожная, вблизи д.60 (Южный морской торговый терминал)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
3	ст. Ахтанизовская, пер. Северный, вблизи д. 9	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	15
4	п. Чушка, ул. Железнодорожная, вблизи д.60 (Южный морской торговый терминал)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов, 2 ряда	12
5	ст. Запородская, ул. Вокзальная, д. 22	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	5
6	ст. Запорожская, ул. Таманской Дивизии, д. 18 (детский сад № 49 «Журавлик»)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	8
7	ст. Запорожская, ул. Таманской Дивизии, д. 18 (детский сад № 49 «Журавлик»)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	6
8	ст. Запорожская, ул. Плоткина, д. 20-б (Стефановская церковь)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
9	ст. Запорожская, ул. Плоткина, д. 57-а	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	5

Продолжение таблицы 2.12.1

10	п. Кучугуры, ул. Приморская, д. 37/1, противоположная сторона	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов, 2 ряда	20
11	ст. Фонталовская, ул. Ленина, д. 58 (детский сад № 45)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
12	ст. Фонталовская, ул. Ленина, д. 58 (детский сад № 45)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
13	п. Юбилейный, ул. Ленина, д. 21, противоположная сторона	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов, 2 ряда	30
14	п. Сенной, ул. Мира, д. 49/10	организация парковочного пространства	на прилегающей территории	26
15	п. Сенной, ул. Мира, д. 49	организация парковочного пространства	на прилегающей территории	18
16	ст. Голубицкая, пер. Приморский, 8-д	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	9
17	ст. Тамань, ул. Лебедева, вблизи д. 102	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	11
18	ст. Тамань, ул. Лебедева, вблизи д. 102	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	16
19	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс», вблизи пересечения с а/д 00 ОП ФЗ-290 «Новороссийск-Керчь»	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	80
20	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.43А	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	140
21	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вдоль д. 82	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 45 градусов	7
22	ст-ца. Тамань, ул. Некрасова, вдоль д.5 (спортплощадка)	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	18
23	ст-ца. Тамань, ул. Некрасова, вдоль д.1	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	8
24	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.2	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	6

Продолжение таблицы 2.12.1

25	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вдоль д.211 (школа№6)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	23
26	ст-ца. Старотитаровская, ул. Садовая, вблизи д. 355	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	7
27	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.274	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	4
28	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вдоль д.1А (здание 1)	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	14
29	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вблизи д.9 (воль сквера)	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	8
30	п. Волна, а/д местного значения, вдоль д.61, д.56	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	55
31	ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д.2/5	организация парковочного пространства	на прилегающей территории / под углом 90 градусов	14
32	п. Волна, ул. Школьная, вблизи здания почты №353535	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	6
33	п. Волна, ул. Приморский бульвар, вблизи д. 15	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	15
34	ст-ца. Вышестеблиевская, пер. Лермонтова, вдоль д.100 (школы №7)	организация парковочного пространства	парковочный карман / под углом 90 градусов	14

Предлагаемые мероприятия позволят ликвидировать существующий дефицит парковок и значительно улучшить ситуацию по обеспечению населения и гостей муниципального образования местами для кратковременного хранения транспортных средств.

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

С учётом существующих подходов к применению метода регулирования дорожного движения за счёт использования всей ширины проезжей части улицы или дороги для движения транспортных средств только в одном направлении, специалистами используется следующая классификация по способам его реализации: полное постоянное одностороннее движение; полное временное одностороннее движение; неполное (частичное) одностороннее движение; реверсивное (переменное) движение.

Мероприятия по организации полного одностороннего движения на постоянной основе обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом. Наиболее существенным преимуществом введения одностороннего движения является увеличение пропускной способности проезжей части и скорости движения в среднем на 10-12%. Другое достоинство одностороннего движения заключается в сокращении числа конфликтных точек и прежде всего в устранении конфликта встречных транспортных потоков. Иногда при организации одностороннего движения частично сохраняют встречное движение маршрутных автобусов или троллейбусов, осуществляя таким образом неполное (частичное) одностороннее движение

Организация реверсивного (переменного) движения оказывается целесообразной для пропуска явно преобладающих потоков на некоторых дорогах, где, транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения. Как правило, это магистрали, ведущие в административные центры городов, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

Несмотря на ряд преимуществ, препятствием для внедрения одностороннего движения является значительное увеличение пробега автомобилей к объектам тяготения, а также осложнения, возникающие при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных подходов. Проявление этих недостатков зависит от геометрической схемы расположения улиц. При наличии прямоугольной сетки улиц, для ввода одностороннего движения, минимальное рекомендуемое расстояние между параллельными путями должно быть не более 250–300 м, а соединительные поперечные проезды должны быть расположены на расстоянии не более 200 м. Неблагоприятной в этом плане является радиально-кольцевая структура, при которой расстояния между соседними радиальными магистралями по мере удаления от центра резко увеличиваются.

Для городов, в которых значительную часть транспортных потоков составляют автомобили гостей города и временно проживающих (туристы, отдыхающие и т.д.), серьёзным недостатком одностороннего движения является затруднения с ориентировкой водителей и пешеходов. Особенно это касается изменения схем движения на небольших

В настоящий момент на территории муниципального образования одностороннее движение как метод организации дорожного движения применяется: в ст-це Голубицкая по ул. Советская, по пер. Приморский и по ул. Курортная; в ст-це Тамань, по ул. Косоногова, по ул. Шмидта и ул. Лермонтова. Схемы с реверсивным движением не используются.

По результатам изучения транспортной ситуации в муниципальном образовании Темрюкский район, на предмет целесообразности введения реверсивного движения автомобильного транспорта, характерных мест выявлено не было. Улично-дорожная сеть нагружена относительно равномерно, отсутствует масштабное маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков.

Проведённый общий анализ параметров транспортного графа с изменением схем движения по улицам, на которых можно было рекомендовать

введение одностороннего движения не дал каких-либо значимых результатов. Действующая схема движения показывает себя достаточно эффективно для обеспечения требуемого уровня обслуживания движения и достижения наиболее оптимальных показателей пропускной способности транспортной системы на соответствующих участках дорог.

Несмотря на то, что проведенное исследование не показало необходимости введения одностороннего движения на постоянной основе, тем не менее в практике оперативной организации движения следует прибегать к нему в некоторых случаях хотя бы временно при любой схеме УДС. Так, например, в период массовых спортивных соревнований, демонстраций, при ремонте дорог без временного введения одностороннего движения по отдельным магистралям, часто становится невозможным обеспечить достаточно быстрый и безопасный пропуск транспортных потоков.

В таком случае, обязательной для обеспечения безопасности при введении одностороннего движения является четкая и полная информация с помощью дорожных знаков. При разработке схемы организации одностороннего движения по двум соседним параллельным улицам, не связанным непосредственно с магистральной сетью, образовывается возможность выбора двух вариантов направления движения. При этом сообщения между улицами будут в одном варианте осуществляться с правоповоротными маневрами, в другом – с левоповоротными. Выбор наилучшего варианта должен быть сделан с учетом сравнения степеней опасности всех конфликтных точек на пересечениях в зоне, охватываемой односторонним движением. Предпочтение должно быть отдано варианту с наименьшей суммарной степенью сложности пересечений, обеспечивающему большие удобства и безопасность для маршрутного пассажирского транспорта, и конечно пешеходов.

2.14 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Развитие МПТ не только выдвигает ряд задач перед специалистами по организации движения, но оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения. Четкая работа МПТ позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями в первую очередь для трудовых поездок и снизить загрузку УДС. Таким образом, грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время глобальным вопросом для организации всего движения.

Согласно результатам анализа, подвижной состав маршрутного транспорта в МО Темрюкский район представлен автобусами особо малой, малой и средней вместимости. Совместная работа этих видов транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения. При выборе вариантов, обеспечивающих приоритетное движение маршрутных средств, были рассмотрены следующие мероприятия:

- выделение полосы для движения автобусов;
- выделение улиц для исключительного проезда городского пассажирского транспорта;
- приоритетное светофорное регулирование движения;
- ограничение движения и стоянки прочих участников движения на трассе маршрута.

Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей. Другими словами, приоритет движения целесообразно вводить, в том случае если маршрут движения проходит по автодорогам, на которых транспортный поток значительно затрудняет движение автобусов, а также в местах, где скорость движения автобусов замедляется из-за частых пересечений с другими улицами и при неупорядоченном движении пешеходов в непосредственной близости от трассы автобусов.

При этом для организации приоритета в виде выделенных полос требуется выполнение таких условий как: интенсивность транспортного потока в расчете на одну полосу движения должна составлять не менее 400 привед. ед./ч, интенсивность движения общественного транспорта – не менее 40 авт./ч, наличие не менее трех полос движения в данном направлении.

Выделение автодорог для исключительного проезда городского пассажирского транспорта организуют при высокой плотности транспортной сети и узкой проезжей части. При этом должна обеспечиваться возможность заезда внутрь квартала грузовых и легковых автомобилей для грузовых операций и пассажирообмена. Приоритетное светофорное регулирование движения вводят при значительных задержках на светофорах и перекрестках. В ходе натурного обследования на территории МО Темрюкский район данный вид задержек не выявлен.

Анализ, проведенный в ходе разработки КСОДД, позволяет сделать вывод о нецелесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта. На территории МО Темрюкский район участков автодорог, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта не выявлено.

2.15 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Маршрутная сеть – совокупность автобусных маршрутов, проходящих по территории муниципального образования. Под маршрутной системой понимается увязанная территориально и во времени совокупность маршрутов всех и отдельных видов пассажирского транспорта, обслуживающих пассажирские перевозки в пределах заданной транспортной сети. При этом под территориальной увязанностью маршрутной системы определяется согласованное с осваиваемыми пассажироперевозками размещение на плане маршрутов общественного пассажирского транспорта, их конечных станций, остановочных пунктов и других линейных сооружений; а под увязанностью во времени – согласование режимов работы маршрутов во времени и расписаний движения транспортных средств, обслуживающих разные маршруты.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров, минимальное время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участников транспортной сети;
- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;
- обеспечивать реализацию максимальной расчётной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава, возможность её повышения за счёт реорганизации движения, гибкого регулирования с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения.

Главным условием работы маршрутной системы должно быть обеспечение наименьшей пересадочности сообщений, наименьшего коэффициента непрямолинейности поездок, минимального интервала между транспортными средствами и максимальной скорости сообщения.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 121-ст) (ред. от 09.12.2013), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 120-ст) (ред. От 09.12.2013).

Автобусные остановки, расположенные на территории МО Темрюкский район, должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

Схема маршрутов движения общественного транспорта в МО Темрюкский район показана в графической части КСОДД на рисунке 73.

Существующая сеть внутрирайонного пассажирского транспорта, на текущий период справляется со своими функциями по обслуживанию пассажиропотоков. Внесение изменений в существующую схему нецелесообразно.

Первоочередной задачей является оборудование остановочных площадок по адресам:

- 1) ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.310 отсутствует остановочная площадка;
- 2) ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.263 отсутствует остановочная площадка;
- 3) ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д. 297 отсутствует остановочная площадка;

- 4) ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д. 234А отсутствует остановочная площадка;
- 5) ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д. 272А отсутствует остановочная площадка;
- 6) ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д. 278 отсутствует остановочная площадка;
- 7) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.83 отсутствует остановочная площадка;
- 8) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д. 41 отсутствует остановочная площадка;
- 9) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.50 отсутствует остановочная площадка;
- 10) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.10 (четная сторона) отсутствует остановочная площадка;
- 11) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.10 (нечетная сторона) отсутствует остановочная площадка;
- 12) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.21 отсутствует остановочная площадка;
- 13) п. Пересыпь, ул. Бондаревой, вблизи д.39 отсутствует остановочная площадка;
- 14) ст-ца. Тамань, ул. Победы, вблизи д.6 отсутствует остановочная площадка;
- 15) ст-ца. Голубицкая, ул. Красная, вблизи д.5 отсутствует остановочная площадка;
- 16) ст-ца. Тамань, ул. Пушкина, вблизи д.2/2 отсутствует остановочная площадка;
- 17) ст-ца. Ахтанизовская, ул. Красная, вблизи д.39 отсутствует остановочная площадка;
- 18) ст-ца. Ахтанизовская, ул. Красная, вблизи д.72 отсутствует

остановочная площадка;

19) ст-ца. Голубицкая, пер. Приморский, вблизи д.52 отсутствует остановочная площадка;

20) ст-ца. Голубицкая, ул. Красная д.55А отсутствует остановочная площадка;

21) п. Волна, ул. Таманская, вблизи д. 9Б отсутствует остановочная площадка;

22) ст-ца. Голубицкая, ул. Советская, вблизи д.43/1а отсутствует остановочная площадка;

23) ст-ца. Голубицкая, ул. Красная вблизи д.160 отсутствует остановочная площадка;

24) ст-ца. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д.114 отсутствует остановочная площадка;

25) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Мостовая отсутствует остановочная площадка;

26) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи д.93Г/8А вблизи пересечения с ул. Мостовая отсутствует остановочная площадка;

27) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи детский сад №17 «Улыбка» отсутствует остановочная площадка;

28) п. Красный Октябрь, ул. Октябрьская, вблизи д.50 отсутствует остановочная площадка;

29) п. Красный Октябрь, ул. Октябрьская, вблизи д.84 отсутствует остановочная площадка;

30) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Рыбачья (четная сторона) отсутствует остановочная площадка;

31) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Рыбачья (нечетная сторона) отсутствует остановочная площадка;

32) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д. 110 отсутствует остановочная площадка;

33) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д. 82 отсутствует остановочная площадка;

34) ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.55 отсутствует остановочная площадка;

35) п. Юбилейный, ул. Ленина, вблизи пересечения с ул. Садовая отсутствует остановочная площадка;

36) п. Красноармейски, ул. Кирова, вблизи детский сад №50 «Одуванчик» отсутствует остановочная площадка;

37) п. Приазовский, ул. Комарова, вблизи д. 37 отсутствует знак 5.16;

38) ст-ца. Ахтанизовская, ул. Колхозная, вблизи д.19В отсутствует автобусный павильон;

39) п. Стрелка, ул. Чапаева, вблизи пересечения с ул. Победы отсутствует автобусный павильон;

40) п. Светлый Путь Ленина, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Комсомольская (четная сторона) отсутствует автобусный павильон;

41) п. Светлый Путь Ленина, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Комсомольская (нечетная сторона) отсутствует автобусный павильон;

42) п. Прогресс, ул. Мартыненко, вблизи д.10 отсутствует автобусный павильон;

43) ст-ца. Тамань, ул. Карла Маркса, вблизи д.59 отсутствует автобусный павильон;

44) ст-ца. Вышестеблиевская, ул. Ленина, вблизи д. 34 отсутствует автобусный павильон;

45) ст-ца. Вышестеблиевская, ул. Ленина, вблизи д.156 отсутствует автобусный павильон;

46) п. Виноградный, а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс», вблизи д.1 отсутствует автобусный павильон;

47) ст-ца. Тамань, ул. Победы, вблизи д.10 отсутствует посадочная

площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

48) ст-ца. Тамань, ул. Маяковского, вблизи д. 59 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

49) ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д.9 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

50) ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д. 1 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

51) ст-ца. Тамань, ул. Победы, вблизи д.20 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

52) ст-ца. Тамань, ул. Пролетарская, вблизи д.30 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

53) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пресечения с ул. Гоголя отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

54) п. Таманский, ул. Лепнина, вблизи д. 21 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

55) ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д. 9/3 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

56) п. Волна, ул. Ленина, вблизи д. 7 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

57) ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д.80 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

58) ст-ца. Курчанская, ул. Красна, вблизи пересечения с ул. Базарная отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

59) ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д. 45 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

60) ст-ца. Курчанская, ул. Красная, вблизи пересечения с ул. Карла Маркса отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

61) ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вблизи д.7Б отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

62) ст-ца. Курчанская, ул. Красна, вблизи пересечения с ул. Пушкина отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

63) п. Кучугуры, ул. Ленина, вблизи д. 38К2 отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

64) п. Стрелка, ул. Ленина, вблизи пересечения с ул. Садовая отсутствует знак 5.16, посадочная площадка, остановочная площадка;

65) п. Стрелка, вблизи школы №5 отсутствует знак 5.16, посадочная площадка, остановочная площадка;

66) п. Красноармейский, ул. Пролетарская, вблизи д. 10Б отсутствует знак 5.16, посадочная площадка, остановочная площадка;

67) п. Батарейка, ул. Ленина, вблизи д.1 отсутствует знак 5.16, посадочная площадка, остановочная площадка;

68) п. Батарейка, ул. Ленина, вблизи д.37 отсутствует знак 5.16, посадочная площадка, остановочная площадка;

69) а/д местного значения связывающая п. Волна с п. Таманский отсутствует знак 5.16;

70) п. Приазовский, а/д 03 ОП РЗ 03К-499 «п. Ильич - п. Приазовский», вблизи д.2 отсутствует знак 5.16;

71) п. Кучугуры, ул. Ленина, вблизи д. 41 отсутствует знак 5.16;

72) п. Приазовский, ул. 255-й Таманской дивизии, вблизи пересечения с ул. Космонавтов (четная сторона) отсутствует автобусный павильон;

73) п. Приазовский, ул. 255-й Таманской дивизии, вблизи пересечения с

ул. Космонавтов (нечетная сторона) отсутствует автобусный павильон;

74) п. Пересыпь, ул. Бондаревой, вблизи д.26 отсутствует автобусный павильон;

75) п. За Родину, ул. Южная, вблизи д.7 отсутствует автобусный павильон;

76) п. Стрелка, ул. Чапаева. вблизи пересечения с ул. Таманская отсутствует автобусный павильон;

77) п. Виноградный, а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка – ст-ца Старотитаровская – п. Прогресс», вблизи д.1 отсутствует автобусный павильон;

78) п. Октябрьский, ул. Прогонная, вблизи пресечения с ул. Южная отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка, автобусный павильон;

79) п. Стрелка, ул. Чапаева вблизи пересечения с ул. Валерия Скибы отсутствует автобусный павильон.

Также проектом КСОДД предусмотрено устройство остановки общественного транспорта в п. Красный Октябрь ул. Октябрьская д.104А.

Реализация данных мероприятий приведет к повышению уровня удобства и безопасности работы общественного транспорта.

2.16 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Четко и своевременно представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее реагировать на изменившуюся обстановку, принимать решения при выборе оптимального маршрута, что помогает исключить перепробеги, перераспределить нагрузку на улично-дорожную сеть и в конечном счёте повысить безопасность.

Система информационного обеспечения, в общем виде должна соответствовать транспортным потребностям жителей и гостей муниципального образования. Качественная информационная система позволяет осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

По результатам натурного обследования установлено, что в настоящий момент на территории муниципального образования система информационного обеспечения участников дорожного движения находится на достаточно высоком уровне. В тоже время, информирование водителей о возможных маршрутах движения требует развития, отсутствуют указатели социально-значимых объектов, направления по оптимальным маршрутам следования. Особенно сложным является ориентирование для водителей грузовых автомобилей, которые могут столкнуться с запретом для движения на улицах поселений.

В связи с вышеизложенным, рекомендуется запланировать на ближайшую перспективу проведение следующих мероприятий:

- 1) совершенствование системы маршрутного ориентирования, помогающей водителям четко ориентироваться, избегать ошибок в выборе

направления движения. В качестве базовых мер по данному направлению, рекомендуется:

– установка дополнительных знаков 6.9.1 «Предварительный указатель направления», 6.10.1 «Указатели направления» на подъезде к характерным пересечениям (пример исполнения на рисунках 2.16.1, 2.16.2);



Рисунок 2.16.1 – Виды знаков 6.9.1 – 6.10.1

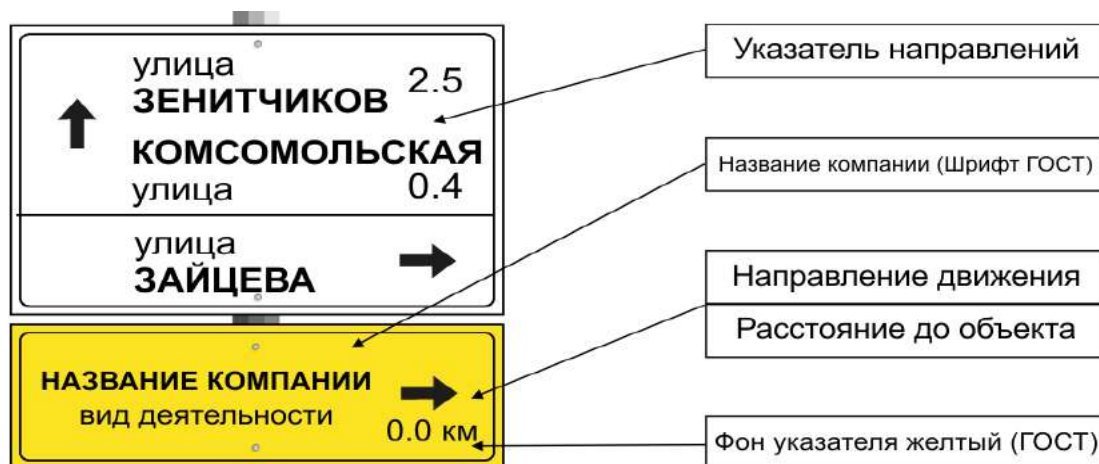


Рисунок 2.16.2 – Пример информационной таблички

– установка дорожных знаков дополнительной информации 6.15.1–6.15.3 (рисунок 2.16.3). Поскольку осуществление данного типа мероприятий неразрывно связано с проработкой вопросов по организации движения грузового транспорта, конкретный перечень знаков и мест их установки рассмотрен в п. 2.17., 2.18 настоящего проекта;

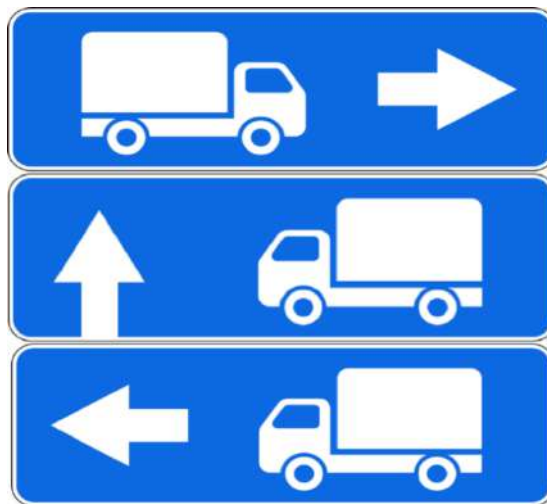


Рисунок 2.16.3 – Знак дополнительной информации 6.15.1–6.15.3

2) информирование участников о работающих комплексах автоматической видеофиксации нарушений, и в частности:

– установка знаков индивидуального проектирования (ЗИП) «Внимание ведётся автоматическая фото– и видеофиксация нарушений ПДД» при въезде на территорию района, где используются данные меры (рисунок 2.16.4)



Рисунок 2.16.4 – Информационный щит о режиме фото– видеофиксации

– установка в местах установки данного вида технических средств дорожных знаков дополнительной информации или табличек 8.23 Фотовидеофиксация (применяется со знаками 1.1, 1.2, 1.8, 1.22, 3.1–3.7, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.20, 3.22, 3.24, 3.27–3.30, 5.14, 5.21, 5.27 и 5.31, а также со светофорами (рисунок 2.16.5))

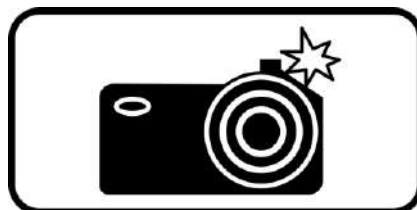


Рисунок 2.16.5 – Знак дополнительной информации (табличка) 8.23

3) установка знаков индивидуального проектирования (ЗИП) в местах с высоким риском ДТП, предупреждающих об аварийно-опасных участках (пример исполнения на рисунке 2.16.6);



Рисунок 2.16.6 – Пример информационного щита

4) размещение на остановочных пунктах информация о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименование, адрес и контактные телефоны органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

Обобщённый перечень рекомендуемых мест установки соответствующих знаков информационного обеспечения представлен в таблице 2.16.1 и отображен на рисунках 94 – 95 графической части КСОДД.

Таблица 2.16.1 – Перечень мероприятий по информационному обеспечению

№ п/п	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	на подъездах к пересечению а/д «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс» – пер. Красноармейский, ст. Старотитаровская	Установка ЗИП «Внимание, аварийный участок» (4 шт)
2	ст. Старотитаровская, на подъездах к пересечению ул. Коммунистическая – пер. Крылова	Установка ЗИП «Внимание, аварийный участок» (4 шт)
3	на подъездах к пересечению а/д «г. Темрюк - ст-ца Фонталовская» (3 км + 800 м) – ул. Красная, ст. Голубицкая	Установка ЗИП «Внимание, аварийный участок» (3 шт)
4	ст-ца Тамань - п. Веселовка, 7 км + 00 м (в сторону ст-ца Тамань)	Установка ЗИП «Внимание, ведется автоматическая фото– и видеофиксация нарушений ПДД»
5	а/д Андреева гора - ст-ца Варениковская - г.Анапа, 3 км + 800 м (в сторону п. Красный Октябрь)	Установка ЗИП «Внимание, ведется автоматическая фото– и видеофиксация нарушений ПДД»

Следует отметить, что на автомобильной дороге общего пользования федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290 Новороссийск – Керчь в 2019 году выполнена разработка, согласование и установка 5 знаков индивидуального проектирования «КРЫМСКИЙ МОСТ» с указанием направления движения на 109, 130, 137, 145 и 149 километрах.

Реализация всех вышеуказанных в пункте мероприятий при сравнительно незначительных вложениях позволит повысить уровень информационной обеспеченности жителей и гостей муниципального образования Темрюкский район.

2.17 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков

В общем составе транспортных потоков на автомобильных дорогах значительный процент составляют транспортные средства, следующие транзитом через муниципальное образование (МО). По разным источникам доля транзитного транспортного потока для разных участков дорожной сети МО может колебаться от 20 до 50% от общего транспортного потока.

Транзитный транспорт оказывает существенное влияние на основные параметры ДД и дорожно-транспортную ситуацию в МО:

- увеличение интенсивности движения на УДС населённых пунктов и автодорогах, приводящей к снижению средней скорости движения;
- снижение средней скорости движения, приводящей к возрастанию плотности движения и соответственно к увеличению средней задержки ТС в движении, временного индекса в целом;
- увеличение средней задержки ТС в движении приводит к повышению загазованности воздушного бассейна МО, уровней транспортного шума в населённых пунктах,
- возрастание плотности движения ухудшает условия безопасности движения ТС и пешеходов.

Часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили, являющиеся существенными источниками повышенных уровней шума и загазованности в МО.

Как правило пропуск транзитного транспорта организуется по дорогам межмуниципального и регионального значения общего пользования. Автодороги местного значения в отношении транзитного транспорта применяются для вывода их за границы населённых пунктов на автодороги регионального и федерального значения.

Кардинальным мероприятием по организации пропуска транзитных транспортных средств через территорию муниципального района является строительство и использование скоростных автомобильных дорог, пролегающих вне населённых пунктов, т.е. автомобильных дорог, доступ на

которые возможен только через транспортные развязки (разноуровневые, круговое движение) или регулируемые техническими средствами автоматизации перекрестки, на проезжей части которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств, а также которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

К важным мероприятиям относятся разделение движения транспортных средств на однородные группы, выделение на УДС населённого пункта транзитного транспорта из общих потоков автоматическими средствами дорожного мониторинга и регулирования, направление их по кратчайшим маршрутам выезда из населённых пунктов.

Нормативные акты и организационные документы, регламентирующие организацию пропуска транзитных транспортных средств на текущий момент, отсутствуют.

Пропуск транзитных транспортных средств по территории Темрюкского района организована по автодорогам федерального, регионального и межмуниципального значения. Перечень автодорог и их характеристик приведён в Приложении В).

С учётом текущих значений интенсивности движения ТС по автодорогам района и оценки загрузки автодорог (см. подраздел 1.9) сделано заключение, что пропускные способности автодорог и УДС муниципального образования находятся в пределах допустимых значений.

Анализ интенсивностей движения (см. Приложение Г) показывает, что влияние транзитных ТС на дорожно-транспортную ситуацию в районе, в том числе и УДС населённых пунктов незначительное.

На расчетный срок предусматриваются мероприятия по реконструкции и модернизации автодорог Темрюкского района. Схемой территориального планирования Краснодарского края определен перечень автодорог регионального и межмуниципального значения, планируемых к развитию (строительство, реконструкция). Также учтено мероприятие капитального строительства объездного участка автомобильной дороги федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – а/д А-290

Новороссийск – Керчь (см. Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения (с изменениями на 2 февраля 2019 года)), который планируется, что пройдет в юго-восточном направлении от южного обхода, южнее посёлка Южный Склон и выйдет на существующую трассу между посёлком Красный Октябрь и хутором Коржевский Славянского района. От восточной окраины города Темрюк через посёлок Южный Склон с выходом на проектируемый объезд предусмотрено строительство автодороги местного значения. Это позволит вывести транзитные потоки за пределы населенных пунктов: города Темрюк, поселков Светлый Путь и Красный Октябрь, снизить коэффициент загрузки участка автодороги: город Темрюк – посёлок Светлый Путь Ленина.

Для отвода грузового и транзитного транспорта из населенных пунктов реализуются мероприятия по строительству объездного участка межмуниципальной автодороги 03 ОП МЗ 03Н-486 г. Темрюк – ст. Фонталовская вдоль Ахтанизовского лимана, южнее станицы Голубицкая и посёлка Пересыпь с выходом на существующую трассу в районе посёлка За Родину.

Результаты моделирования загрузки автодорог района на прогнозный период 2034 год (см. СИД), показывают, что при прогнозируемых значениях интенсивности движения ТС на сети дорог Темрюкского района, реализуемые мероприятия КСОДД и планируемые объекты капитального строительства объездных дорог является достаточными для обеспечения требуемого уровня обслуживания движения не хуже уровня С (по ОДМ 218.2.020):

- коэффициент загрузки (z) – 0,45-0,70;
- коэффициент скорости движения – 0,55-0,70;
- коэффициент насыщения движением – 0,30-0,07;
- экономическая эффективность работы дороги – эффективная.

Таким образом, на момент разработки КСОДД, дополнительных мероприятий, по организации пропуска транзитных транспортных средств не требуется.

2.18 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов

Движение грузовых ТС всех видов регулируется дорожными знаками и разметкой, положениями правовых актов, организационно-распорядительных и нормативных документов, основные из которых показаны в списке использованных источников [1, 5, 6, 16, 59, 60, 82].

Оценка существующей организации движения грузовых ТС в Темрюкском районе дана в подразделе 1.5. Исследования причин и условий возникновения ДТП в подразделе 1.11 показывают, что в число факторов, способствующих возникновению ДТП грузовые ТС не входят.

Основным мероприятием по управлению движением грузовых ТС (далее – ГТС) в Темрюкском районе – применение дорожных знаков (ДЗ) 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено, 4.8.1 Направление движения ТС с опасными грузами, 8.3.1-8.3.3 Направление действия, 3.18 Поворот запрещён и 8.4.1 Вид ТС-Грузовые ТС.

Вместе с тем, в соответствии с ГОСТ Р 52289 для управления движением грузовых ТС также могут применяться и другие ДЗ, их комбинации. Например, ДЗ 4.1.1 – 4.1.6 предписывающие разрешённые направления движения с ДЗ 6.9.1 Предварительный указатель направления, 6.15.1-6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, 8.3.1-8.3.3 Направление действия, 8.1.1 Расстояние до объекта и др., которые повышают гибкость регулирования движением ГТС, оказывают упреждающие и своевременное информирование водителей ГТС о запрещённых, разрешённых и рекомендуемых направлениях движения [59].

С целью повышения эффективности ОДД предлагаются дополнительные мероприятия по организации пропуска ГТС, описанные в Перечне дополнительных мероприятий по организации пропуска ГТС на автодорожной

сети Темрюкского района (таблица 2.18.1) и показанные на Схемах размещения дорожных знаков, регулирующих движение ГТС на автодорожной сети Темрюкского района (рисунки 31 – 40 в графической части КСОДД).

Среди ГТС выделяются крупногабаритные, тяжеловесные и транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных грузов.

Базовым нормативным актом по организации регулирования движением ГТС этих категорий является Федеральный закон от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (далее – Закон) и в частности статьи 13, 15, 30, 31, 31.1.

В подразделе приняты во внимание следующие понятия:

- крупногабаритное транспортное средство (КГТС) - транспортное средство, габариты которого с грузом или без груза превышают допустимые габариты, установленные Правительством РФ, и могут относиться и к категории тяжеловесного ТС;

- тяжеловесное транспортное средство (ТВТС) - транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей которого превышают допустимую массу ТС и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей, которые устанавливаются Правительством РФ, и могут относиться и к категории крупногабаритного ТС;

- транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных грузов (ТСОГ) – транспортное средство, специально оборудованное для перевозки опасного груза, и может относиться и к категории тяжеловесных и (или) крупногабаритных ТС.

- опасный груз – вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

Таблица 2.18.1 – Перечне дополнительных мероприятий по организации пропуска ГТС на автодорожной сети Темрюкского района

№ п/п	Адрес мероприятия	Мероприятия
1	посёлок Ильича, въезд на ул. Ленина с ул. Школьная в направлении пер. Вишнёвый	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения ГТС в направлении образовательного и дошкольного учреждений, социальных объектов, сохранности дорожной одежды центральной дороги
2	посёлок Ильича, ул. Ленина перед пересечением с ул. Школьной	Установка дорожных знаков 6.15.2.и.6.15.3 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещен
3	посёлок Ильича, ул. Школьная перед пересечением с ул. Ленина	Установка дорожных знаков 6.15.2.и.6.15.1 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещен.
4	посёлок Ильича, ул. Школьная перед пересечением с ул. Ленина	Установка дорожных знаков 6.15.2.и.6.15.1 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещен.
5	посёлок Ильича, въезд в переулок от магазина Смешанные товары по ул. Школьная в направлении ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения ГТС в направлении участка УДС с запрещённым движением для грузовых ТС
6	посёлок Ильича, на въезде в МАУ ДОЛ «Бригантина»	Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено, за исключением ТС определённых в п. 5.4.30 ГОСТ Р 52289
7	посёлок Ильича, ул. Школьная перед въездом в МАУ ДОЛ «Бригантина» и переулка в сторону ул. Ленина в обоих направлениях	Установка дорожных знаков.6.15.1 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещен.
8	посёлок Ильича, въезд в переулок Лазурный с ул. Школьная 72 в направлении ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения ГТС в направлении участка УДС с запрещённым движением для грузовых ТС

Продолжение таблицы 2.18.1

9	посёлок Ильича, ул. Школьная перед пересечением с переулком Лазурный	Установка дорожных знаков.6.15.1 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещено.
10	посёлок Ильича, ул. Приморская д.3, у магазина «Подсолнух» перед пересечением с проездом к ул. Набережная д.13	Установка дорожного знака.6.15.2 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещено.
11	посёлок Ильича, въезд в переулок Вишнёвый с ул. Школьная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения их в направлении участка УДС с запрещённым движением для грузовых ТС
12	посёлок Ильича, ул. Школьная перед пересечением с ул. Степная	Установка дорожного знака 6.15.2 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин
13	посёлок Ильича, ул. Степная перед пересечением с ул. Школьная в направлении ул. Приморская	Установка дорожного знака 15.3 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин
14	посёлок Ильича, ул. Степная перед пересечением с ул. Ленина в направлении ул. Советская	Установка дорожного знака 6.15.1 Направление движения грузовых автомобилей для указания рекомендуемого маршрута движения грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если их движение на перекрестке в одном из направлений запрещено.
15	посёлок Ильича, въезд на ул. Южная с ул. Степная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения их в направлении образовательного и дошкольного учреждений, других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС
16	посёлок Ильича, въезд на ул. Южная с ул. Степная	Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено, с целью запрещения движения в направлении образовательного и дошкольного учреждений, Дома культуры, других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС, за исключением ТС определённых в п. 5.4.30 ГОСТ Р 52289
17	посёлок Ильича, въезд на ул. Ленина с а/д А-290	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей с массой более 8 тонн запрещено с целью запрещения движения их в направлении социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС

Продолжение таблицы 2.18.1

18	ст. Запорожская въезд на ул. Ленина с пер. Дорожный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС
19	ст. Запорожская въезд в пер. Комсомольский с ул. Плоткина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС
20	ст. Запорожская въезд в пер. Школьный с ул. Плоткина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС
21	ст. Запорожская въезд в ул. Таманской дивизии с пер. Охотничий	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения их в направлении образовательных и других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС
22	ст. Запорожская въезд в пер. Охотничий с а/д ОЗК-496	Установка дорожных знаков 3.4 Движение грузовых автомобилей с массой более 8 тонн запрещено и 8.3.2 Направление действия с целью упреждения водителей движения в направлении ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей с массой более 8 тонн запрещено
23	ст. Запорожская въезд в пер. Охотничий с а/д ОЗК-496	Установка дорожных знаков 3.2 Движение запрещено и 8.3.2 Направление действия с целью упреждения водителей движения в направлении ДЗ 3.2 Движение запрещено
24	посёлок Гаркуша, въезд на ул. Ленина в сторону пер. Зелёный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения в направлении парковой зоны
25	посёлок Гаркуша, въезд в пер. Комсомольский с ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении зоны отдыха
26	посёлок Гаркуша, въезд в пер. Сосновый с ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении зоны отдыха
27	посёлок Гаркуша, въезд в пер. Зелёный с ул. Северная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении зоны отдыха
28	посёлок Гаркуша, въезд на ул. Ленина с пер. Западный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения движения их в направлении образовательных и других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС

Продолжение таблицы 2.18.1

29	посёлок Юбилейный ул. Ленина 19А (северная граница дома)	Демонтаж дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью переноса этого ДЗ к пересечению ул. Ленина со съездом у южной окраины дома 19А в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289 по установке ДЗ 3.4
30	посёлок Юбилейный ул. Ленина 19А, южная граница дома, пересечение со съездом с дороги улицы	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны
31	посёлок Юбилейный ул. Ленина 19А, южная граница дома, пересечение со съездом с дороги улицы	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны
32	посёлок Юбилейный, въезд на ул. Красная с ул. Мира	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов и сохранности дорожной одежды УДС
33	посёлок Юбилейный, въезд на ул. Ленина с ул. Садовая	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов, зоны отдыха и сохранности дорожной одежды УДС
34	посёлок Юбилейный, въезд на ул. Красная с ул. Черноморская в направлении ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов, зоны отдыха и сохранности дорожной одежды УДС
35	ст. Фонталовская, въезд на ул. Собина с ул. Давыдова	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов, жилой зоны и сохранности дорожной одежды УДС
36	ст. Фонталовская, въезд на ул. Ленина с ул. Мира	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения ГТС в направлении образовательных и других социальных объектов, жилой зоны и сохранности дорожной одежды УДС
37	ст. Фонталовская, въезд на ул. Победы с ул. Мира	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов, жилой зоны и сохранности дорожной одежды УДС
38	ст. Фонталовская, въезд на ул. Ленина с ул. Героев в направлении ул. Собина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении образовательных и других социальных объектов, жилой зоны и сохранности дорожной одежды УДС

Продолжение таблицы 2.18.1

39	посёлок Кучугуры, въезд на ул. Гагарина с ул. Рабочая в направлении побережья	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения ГТС в направлении социальных объектов, жилой и зоны отдыха.
40	посёлок Кучугуры, въезд на ул. Красная с ул. Рабочая в направлении побережья	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении социальных объектов, жилой и зоны отдыха.
41	посёлок Кучугуры, въезд на ул. Комсомольская с ул. Коммунистическая в направлении пер. Школьный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объекта образования, жилой зоны
42	посёлок Кучугуры, въезд в пер. Школьный с ул. Рабочая	Установка дорожного знака 3.3 Движение механических транспортных средств запрещено с целью запрещения их движения в направлении объекта образования
43	посёлок Кучугуры, въезд на ул. Комсомольская с ул. Мира в направлении пер. Школьный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объекта образования, жилой зоны
44	посёлок Сенной, въезд на ул. Кулакова с пер. Комсомольский в направлении пер. Центральный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объекта образования (д/с, муз. шк), жилой зоны
45	посёлок Сенной, въезд на пер. Таманский с ул. Мира	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объектов образования (д/с, муз. шк), жилой зоны
46	посёлок Сенной, въезд на ул. Кулакова с ул. Мира	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объектов образования (д/с, муз. шк), жилой зоны
47	посёлок Сенной, въезд в пер. Сибирский с ул. Мира	Установка дорожных знаков 3.2 Движение запрещено и 8.1.1 Расстояние до объекта 50 метров с целью упреждения водителей о запрещения их движения в данном направлении через 50 метров
48	посёлок Сенной, пер. Сибирский 26А	Установка дорожных знаков 3.2 Движение запрещено, с целью запрещения движения в направлении парковой и пляжной зоны, за исключением ТС определённых в п. 5.4.30 ГОСТ Р 52289

Продолжение таблицы 2.18.1

49	посёлок Сенной, въезд в переулок с ул. Мира 40, рядом с сельской Администрацией	Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено, с целью запрещения движения в направлении Дома культуры, Администрации посёлка, зоны отдыха и сохранности дорожной одежды УДС, за исключением ТС определённых в п. 5.4.30 ГОСТ Р 52289
50	посёлок Приморский, въезд на ул. Ленина с ул. 255 Таманской дивизии	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объектов образования, жилой и зоны отдыха
51	посёлок Приморский, въезд на ул. 383-й Стрелковой дивизии с ул. Космонавтов	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объектов образования, жилой и зоны отдыха
52	посёлок Приморский, въезд на ул. Гагарина с ул. Космонавтов	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объектов образования, жилой и зоны отдыха
53	посёлок Волна, въезд на ул. Приморская с ул. Ленина	Установить дорожный знак 3.3 Движение механических ТС запрещено с целью запрещения движения в направлении объектов образования – школа и детский сад
54	посёлок Волна, ул. Приморская 1 (въезд с ул. Виноградная)	Демонтировать дорожный знак 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено не соответствующий ГОСТ Р 52290 Установить дорожный знак 3.3 Движение механических ТС запрещено
55	посёлок Волна, ул. Таманская 14	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении объектов зоны отдыха и жилья
56	посёлок Таманский, въезд на ул. Краснодарская с ул. Пролетарская	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении социальных объектов (школа, детский сад, ФАП)
57	посёлок Веселовка, въезд на ул. Гвардейская с ул. Центральная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении социальных объектов (училище, Дом культуры, магазины, почта и т.д)
58	посёлок Веселовка, въезд на ул. Советская с ул. Центральная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов сохранения дорожной одежды

Продолжение таблицы 2.18.1

59	посёлок Веселовка, въезд на ул. Новая с ул. Шоссейная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов сохранения дорожной одежды
60	посёлок Веселовка, въезд на ул. Советская с ул. Новая	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов (школа) сохранения дорожной одежды
61	посёлок Прогресс, въезд на ул. Гагарина с ул. Мартыненко	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
62	посёлок Прогресс, въезд на ул. Комсомольская с ул. Мартыненко	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
63	посёлок Прогресс, въезд на ул. Ленина с ул. Гаражная в направлении ул. Гагарина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
64	посёлок Прогресс, въезд на ул. Лиманная с ул. Гаражная в направлении ул. Гагарина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
65	посёлок Прогресс, въезд на ул. Ленина с пер. Северный в направлении ул. Комсомольская	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
66	посёлок Прогресс, въезд на ул. Лиманная с пер. Северный в направлении ул. Комсомольская	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
67	посёлок Виноградный, въезд на ул. Школьная с ул. Советская	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
68	посёлок Виноградный, въезд на ул. Ленина с ул. Советская	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов

Продолжение таблицы 2.18.1

69	посёлок Виноградный, въезд на ул. Гагарина с ул. Красноармейской в направлении ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
70	посёлок Виноградный, въезд на ул. Суворова с а/д 03Н-489	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
71	посёлок Виноградный, въезд на ул. Ленина с ул. Мичурина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, сохранения дорожной одежды центральных улиц
72	посёлок Виноградный, въезд на ул. Красноармейская с ул. Мичурина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, сохранения дорожной одежды центральных улиц
73	ст. Вышестеблиевская, перед въездом в станицу со стороны. Виноградный	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и ДЗ 8.1.4 Расстояние до объекта с целью упреждения водителей о дорожном знаке 3.4
74	хутор Белый, въезд на пер. Возрождения с ул. Шоссейная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, школы, д/сад, сохранения дорожной одежды центральных улиц
75	хутор Белый, въезд на ул. Мира ул. Шоссейная	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, школы, д/сад, сохранения дорожной одежды центральных улиц
76	хутор Белый, въезд на пер. Возрождения с пер. Садовый в направлении пер. Возрождения	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, школы, д/сад, мед пункт, сохранения дорожной одежды центральных улиц
77	посёлок Стрелка, съезд с ул. Таманская на ул. Ленина в направлении ж.д. переезд с восточной стороны	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей с максимальной массой более 8 т. запрещено с целью запрещения их движения в направлении железнодорожного переезда
78	посёлок Стрелка, въезд на ул. Ленина с ул. Советской в направлении ул. Полевая	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, сохранения дорожной одежды центральных улиц

Продолжение таблицы 2.18.1

79	посёлок Стрелка, въезд на ул. Полевая с ул. Чапаева в направлении ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, сохранения дорожной одежды центральных улиц
80	посёлок За Родину, ул. Южная перед пересечением с ул. Красная в направлении к пересечению с ул. Советская	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей с массой более 8 тонн запрещено и ДЗ 8.3.1 Направления действия
81	посёлок Пересыпь, ул. Бондаревой перед примыкания ул. Володиной	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей с массой более 8 тонн запрещено и ДЗ 8.3.1 Направления действия
82	посёлок Октябрьский, въезд в пер. Лесной с ул. Луговая в обоих направлениях	Установка дорожных знаков 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов
83	посёлок Стрелка, въезд на ул. Ленина с ул. Советской в направлении ул. Полевая	Установка дорожного знака 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью запрещения их движения в направлении жилой зоны и социальных объектов, сохранения дорожной одежды центральных улиц

Регулярное создание определённой нагрузки ТВТС на автодорогу приводит к возникновению в слоях дорожной одежды и земляном полотне напряжений и деформаций, которые накапливаясь приводят к разрушению дорожной одежды. В период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий (лето, зима, стихия), приводящий к снижению несущей способности конструктивных элементов участков автодороги проводятся мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения ТС по определённым автодорогам района в соответствии со статьёй 30 Закона и мероприятиями подраздела 2.20 настоящего проекта.

В полномочия органов МСУ входят задачи по осуществлению дорожной деятельности, муниципального контроля за сохранностью автодорог местного значения и определение размера вреда, причиняемого ТВТС [5, п. п. 1, 7 ст. 13, п. 3 ст. 15]. А в соответствии с положениями статьи 31 Закона движение по автодорогам КГТС и (или) ТВТС, ТСОГ допускается при наличии специального разрешения, предусматривающего маршрут движения. Этой же статьёй определяется и порядок выдачи такого разрешения [5].

В дополнение к этому Приказом Минтранса России от 12.01.2018 №10 определены мероприятия по организации движения по автомобильным дорогам ТВТС и (или) КГТС и мероприятия по организации и движению таких ТС по утверждённым маршрутам.

Разработан административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов (утв. приказом Министерства транспорта РФ от 23 ноября 2016 г. N 358).

С учётом особенностей климатических условий и транспортной инфраструктуры разработан административный регламент предоставления администрацией муниципального образования Темрюкский район муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по

автомобильным дорогам местного значения транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» и размещён на официальном сайте: <http://www.temryuk.ru/> (Администрация–Муниципальные правовые акты 2012 год–Сентябрь 2012).

Для получения специального разрешения предусматривают следующие мероприятия:

- 1) согласование маршрутов движения КГТС, ТСОГ и ТВТС;
- 2) возмещение владельцем ТВТС вреда, который будет причинен ТС;
- 3) уведомление о включении ТСОГ в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и ТС и о присвоенной категории, а также уведомления о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности.

Маршрут ТВТС и (или) КГТС, а также ТСОГ, согласовывает орган, осуществляющий выдачу специального разрешения, при этом допускается установление постоянных маршрутов движения для таких ТС.

Информационное взаимодействие органа, выдающего специальное разрешение, с владельцами автодорог осуществляется в соответствии с требованиями к межведомственному информационному взаимодействию, установленными Федеральным законом от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

При согласовании, выдача специального разрешения органом МСУ муниципального района осуществляется самостоятельно либо через уполномоченную им подведомственную организацию в случае, если маршрут, часть маршрута ТВ и (или) КГТС проходят по автодорогам местного значения муниципального района, по автодорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более поселений в границах муниципального района, и не проходят по автодорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог.

Статья 31.1 Федерального закона № 257 предусматривает мероприятия по организации движения ТВТС, имеющих разрешенную максимальную массу

свыше 12 тонн по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. В соответствии с положениями Федерального закона № 443 движение ТС, у которых фактическая масса более 12 тонн может быть ограничена для проезда в определённое время по решению органов МСУ [1, 5].

На основе вышеизложенного органами МСУ определяется размер вреда, причиняемого ТВТС в случае его движения по автодорогам местного значения. Основания для определения размера определены в ГОСТ Р 52748 Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчётные схемы нагружения и габариты приближения.

Порядок возмещения вреда, причиняемого ТВТС, и порядок определения размера такого вреда установлены Постановлением Правительства РФ от 16 ноября 2009 года № 934 О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжёловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации (с изменениями на 27 декабря 2014 года).

Контроль за соблюдением общих правил перевозки грузов (раздел 23 Правил дорожного движения), специальных правил перевозки опасных грузов (ГОСТ 19433), а также маршрутов их движения и оборудовании ТС опознавательными знаками возлагается на органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения РФ. Весовой и габаритной контроль ТС обеспечивают федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

Темрюкский район располагается в приграничной с Украиной зоне и следовательно, требуется учитывать в части касающейся мероприятия предписанные Федеральным законом от 24 июля 1998 года №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

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

Неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения, а также осознанное превышение скорости практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими на количество и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Приказом Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» в качестве одного из мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования указаны предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.

Используя результаты анализа существующей организации движения и параметров дорожного движения транспортных средств и пешеходов, полученные в разделах 1.5, 1.7 и 1.9, а также анализ аварийности, произведённый в разделе 1.11 можно выделить основные участки УДС на которых требуется решение задач по оптимизации скоростных режимов движения.

В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации могут заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима. Как правило, оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения.

Проведенное транспортное обследование территории показало отсутствие необходимости в искусственном повышении скоростного режима. К настоящему моменту, на участках УДС муниципального образования Темрюкский район требуется обеспечение установленных скоростей

движения и дополнительная оптимизация скоростного режима движения транспортных средств, направленная на понижение скорости движения по ряду локальных участков.

Поскольку, обеспечение установленных скоростей движения тесно связано с мероприятиями по устранению факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями и процессами повышающими эффективность функционирования сети дорог в целом, которые были рассмотрены в предыдущих разделах данной КСОДД, то в данном пункте мы остановимся на оптимизации скоростного режима за счёт введения локальных скоростных ограничений и применения методов «успокоения движения».

Ограничение скорости - один из наиболее распространенных методов регулирования дорожного движения, который применяется для повышения уровня его безопасности во многих странах мира. Несмотря на то, что существующие общие ограничение скорости, действующее на территории страны в целом, отвечает требованиям безопасного движения, не редко возникает необходимость введения дополнительного местного ограничения на сложных участках дорог. Прежде всего, это участки дорог, проходящие через населенные пункты, расположенные на кривых в плане малого радиуса, а также участки с недостаточной видимостью, узкой проезжей частью и низким коэффициентом сцепления дорожного покрытия.

В перечень наиболее часто применяемых мероприятий, осуществляющих прямое воздействие на режим движения, входят:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения ТС;
- устройство искусственных неровностей (ИН);
- изменение эффективной ширины проезжей части;
- устройство шумовых и светозумовых полос.

Несмотря на то, что обоснованное местное ограничение скорости является одним из эффективных средств регулирования дорожного

движения, установка знака ограничения скорости, как правило, должна рассматриваться в качестве временной меры до устранения причин, вызвавших необходимость такого ограничения. Установку знаков следует осуществлять согласно правилам, содержащимся в ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Устройство искусственных неровностей является одной из действенных мер по принудительному снижению скорости движения транспортных средств, в тоже время, при назначении мероприятий по установке ИН следует учитывать, что не допускается устраивать ИН в следующих случаях:

- на дорогах федерального значения;
- на дорогах регионального значения с числом полос движения 4 и более (кроме участков, проходящих по территории городов и населенных пунктов с числом жителей более 1000 человек);
- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширений проезжей части;
- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;
- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов;
- на магистральных дорогах скоростного движения в городах и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;
- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;
- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять строго в соответствии с правилами, указанными в ГОСТ Р 52605-2006. «Технические

средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».

Искусственные неровности допускается устраивать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

- в начале опасного участка перед детскими и юношескими учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортно-пешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах районного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах;

- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 5.3.1 «Зона с ограничением максимальной скорости», 5.21 «Жилая зона»;

- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;

- по всей зоне действия знака 1.23 «Дети» через 50 м друг от друга.

Допускается совмещение ИН монолитной конструкции трапецевидного профиля с наземными нерегулируемыми пешеходными переходами вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок на улицах местного значения в жилых кварталах городов с обеспечением прохода пешеходов по центральной горизонтальной площадке ИН шириной не менее 4 м.

Применение методов изменения эффективной ширины проезжей части позволяет существенно повысить уровень безопасности движения на локальном участке при сравнительно небольших затратах. Наибольшая результативность данных методов достигается при использовании данного

метода в зонах наземных пешеходных переходов. При выборе конкретного способа сужения проезжей части следует учитывать наличие в составе транспортного потока движение автобусов средней, большой и особо большой вместимости, а также грузовых автомобилей с грузоподъемностью более 5 тонн.

Нанесение шумовых и светошумовых полос, в отличие от искусственных неровностей, при проезде которых водители просто вынуждены снижать скорость, направлено в первую очередь на повышение внимания водителя к дорожной обстановке, которая может потребовать изменить режим движения для исключения аварийной ситуации. Значительный мировой опыт применения шумовых полос, свидетельствует о высокой эффективности данного метода. Порядок устройства шумовых полос регламентируется ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия».

Для обеспечения безопасности движения через нерегулируемые пешеходные переходы, расположенные на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, рекомендуется обустраивать подходы к ним нанесением шумовых и светошумовых полос.

С учётом вышеизложенного, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования Темрюкский район предлагается ввести дополнительные меры по принудительному снижению скорости транспортных средств за счёт установки знаков ограничения скорости, устройству искусственных дорожных неровностей и нанесению шумовых полос на следующих характерных участках улично-дорожной сети:

- в населенных пунктах, перед учреждениями дошкольного и школьного образования (в местах, где к настоящему времени технические средства отсутствуют, либо представлены в неполном объёме);

- на межмуниципальных и региональных дорогах перед выявленными на основе анализа аварийности опасными участками.

При назначении мероприятий учитывались рекомендации и примеры применения элементов обустройства в зоне пешеходного перехода (типовые схемы организации дорожного движения), содержащиеся в Письме МВД РФ №13/6-160 «О создании условий для комфортного движения пешеходов» и ОДМ 218.6.025-2017 «Методические рекомендации по выбору эффективных некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования».

Детальный перечень мест установки технических средств содержится в таблицах 2.19.1, 2.19.2., 2.19.3.

Таблица 2.19.1 – Список мест установки дополнительных знаков ограничения скорости

№ п/п	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	п. Красный Октябрь, ул. Почтовая, на участке от дома №2 до дома №6 (вдоль территории МБДУ детский сад №19 «Колосок»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
2	ст-ца Курчанская, улица Кирова, на подъездах к пересечению с ул. Базарная (вблизи МБОУ «Средняя школа №4»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (4 шт)
3	ст-ца Курчанская, ул. Базарная, на подъездах к пересечению с ул. Кирова (вблизи МБОУ «Средняя школа №4»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (4 шт)
4	ст-ца Курчанская, ул. Гоголя, на участке от ул. Кирова до ул. Щорсе (вблизи МБОУ «Средняя школа №4»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (3 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (4 шт)
5	ст-ца Голубицкая, ул. Красная, дом 128 (выход с территории МБОУ «СОШ №21»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
6	п. Стрелка, улица Ленина, 8а (выход с территории МБОУ «Средняя школа №5»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
7	х. Белый, улица Мира, 34 (выход с территории МАДОУ «Детский сад №23»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
8	х. Белый, улица Мира, 28 (выход с территории МБОУ «СШ №30»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)

Продолжение таблицы 2.19.1

9	ст-ца Старотитаровская, ул. Ленина, 182 (выход с территории МБДОУ детский сад №26 «Березка» общеразвивающего вида)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
10	ст-ца Старотитаровская, ул. Ленина, 182 (выход с территории МБОУ «СШ №6»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
11	ст-ца Старотитаровская, ул. Ильича, 69 (вдоль территории МБДОУ Центр развития ребёнка «Детский сад № 34»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
12	ст-ца Ахтанизовская, ул. Красная, 56 (выход с территории МБОУ «СШ № 10)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
13	п. Солёный, улица Центральная, 57 (выход с территории Муниципальное бюджетное дошкольное учреждение «Детский сад №40»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
14	ст-ца Вышестеблиевская, пер. Почтовый, на участке от ул. Кооперативная до ул. Ленина 45 (вдоль территории МБДОУ детский сад №28 «Звёздочка»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
15	п. Таманский, улица Краснодарская, 9 (вдоль территории МБДОУ «Детский сад №31»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
16	п. Прогресс, ул. Комсомольская (выход с территории МБОУ «СШ №26»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
17	п. Прогресс, улица Лиманная, 17 (выход с территории МБДОУ детский сад №30 «Сказка»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
18	ст-ца Тамань, ул. Карла Маркса, 176 (выход с территории МБОУ «СШ №28»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
19	ст-ца Тамань, ул. Косоногова, 45 (вблизи МБОУ «СШ №28»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (1 шт)
20	ст-ца Тамань, ул. Некрасова, 5 (выход с территории МБОУ «Средняя школа №9»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
21	п. Приморский, ул. Лермонтова, 4 (вдоль территории МБДУ детский сад №41 «Ромашка»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)

Продолжение таблицы 2.19.1

22	п. Приморский, ул. 383 Стрелковой Дивизии, 26 (вдоль территории МБОУ «Средняя школа №29»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
23	п. Гаркуша, на участке ул. Северная от дома №3А до дома №27 (вблизи МБДУ детский сад присмотра и оздоровления №51	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
24	ст-ца Фонталовская, ул. Собина, 9 (выход с территории МБОУ «СШ №19»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
25	ст-ца Фонталовская, ул. Ленина, 58 (выход с территории МБДУ «ДС №45»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
26	поселок Кучугуры, ул. Комсомольская, на участке от ул. Киевская до пер. Строителей 23 (вдоль территории МБОУ «Средняя школа №23»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
27	поселок Кучугуры, ул. Мира, 25 (выход с территории МБДУ «Детский сад №47»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
28	ст-ца Запорожская, ул. Ленина, 29 (выход с территории МБОУ «Средняя школа №11» им. Таманской дивизии	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 30 км/ч (2 шт)
29	ст-ца Запорожская, ул. Таманской дивизии, (вдоль территории МБОУ «Средняя школа №11» им. Таманской дивизии	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 30 км/ч (2 шт)
30	ст-ца Запорожская, ул. Таманской дивизии, на участке от пер. Партизанский до пер. Комсомольский (вдоль территории МБДОУ детский сад №49 «Журавлик» общеразвивающего вида	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
31	п. Красноармейский, ул. Свердлова, на участке от дома №12 до дома №29 (вблизи МБДОУ детский сад №50 «Одуванчик»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (5 шт)
32	п. Красноармейский, ул. Калинина, на участке от ул. Пролетарская до ул. Свердлова (вблизи МБДОУ детский сад №50 «Одуванчик»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (3 шт)

Продолжение таблицы 2.19.1

33	п. Красноармейский, ул. Кирова, 16/1 (ввыход с территории МБДОУ детский сад №50 «Одуванчик»)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 30 км/ч (2 шт)
34	п. Ильич, ул. Ленина, 36 (вдоль территории МБОУ «Средняя школа №17» им. В.И. Головиченко	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (4 шт)
35	п. Ильич, ул. Южакова, 2 (вблизи МБДУ «Детский сад №52)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)

Таблица 2.19.2 – Список мест установки дополнительных ИН

№ п/п	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	п. Ильич, ул. Ленина, 36 (вдоль территории МБОУ «Средняя школа №17»)	Установка и обустройство ИН (1 шт)
2	ст-ца Вышестеблиевская, пер. Почтовый, 43 МБДОУ детский сад №28 «Звёздочка» общеразвивающего вида	Установка и обустройство ИН (2 шт)
3	х. Белый, ул. Мира, 34 (вдоль территории МАДОУ «Детский сад №23»)	Установка и обустройство ИН (2 шт)
4	п. Красноармейский, ул. Свердлова, №25 (вдоль территории МБДОУ детский сад №50 «Одуванчик»)	Установка и обустройство ИН (1 шт)
5	п. Красноармейский, ул. Калинина, №1 (выход к территории МБДОУ детский сад №50 «Одуванчик»)	Установка и обустройство ИН (1 шт)
6	п. Таманский, ул. Краснодарская, 10 (вдоль территории МБДОУ «Детский сад №31»)	Установка и обустройство ИН (1 шт)
7	п. Прогресс, ул. Лиманная, 17 (вдоль территории МБДОУ детский сад №30 «Сказка»)	Установка и обустройство ИН (1 шт)
8	поселок Приморский, улица 383 Стрелковой Дивизии, 26 (вдоль территории МБОУ «Средняя школа №29»)	Установка и обустройство ИН (1 шт)

Наглядное отображение территориального расположения назначенных мероприятий представлено в графической части проекта на рисунках 10 – 26.

2.20 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Базовым нормативным актом, предусматривающим мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств является Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (статьи 11–13, 30, 31) [5].

Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам могут устанавливаться:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения;
- при аварийных ситуациях на автодорогах (дорожно-транспортные происшествия, технологические аварии), предупреждении и ликвидации чрезвычайных ситуаций, выполнении работ по содержанию автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения, законами субъектов Российской Федерации.

По территории Темрюкского района пролегают автодороги федерального, регионального, межмуниципального и местного значения.

Временные ограничение или прекращение движения ТС по автодорогам федерального значения и частным автодорогам осуществляются в соответствие с мероприятиями Порядка осуществления временного ограничения или прекращения движения ТС по автодорогам федерального значения и частным автодорогам установленного приказом Минтранса РФ от 12 августа 2011 года №211 [83].

По автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения – осуществляются в соответствии с Порядком осуществления временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам регионального или межмуниципального, местного значения в Краснодарском крае, утверждённого Постановлением главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 18 января 2012 года №23. В нём определены условия, ответственность и порядок введения временных ограничений или прекращения движения ТС. В дополнение уточнены следующие случаи:

- при проведении публичных мероприятий в соответствии с Федеральным законом от 19 июня 2004 года № 54–ФЗ «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях», а также законом Краснодарского края от 3 апреля 2009 года №1715–КЗ «Об обеспечении условий реализации прав граждан на проведение собраний, митингов, демонстраций шествий и пикетирований в Краснодарском крае»;

- при проведении публичных религиозных обрядов и церемоний в соответствии с Федеральным законом от 26 сентября 1997 года № 125–ФЗ «О свободе совести и о религиозных объединениях»;

- при проведении официальных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий;

- при проведении культурно–массовых мероприятий (военные парады, шествия, ярмарки и иные подобные мероприятия, проводимые по решению органов исполнительной власти Краснодарского края или органов местного самоуправления муниципальных образований).

В соответствии с Письмом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края от 23.03.2018 г. №60-09.02-2820/18 в адрес

руководителя Ассоциации международных автоперевозчиков по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам в регионе допускается временные ограничения движения тяжеловесных ТС по автодорогам регионального и межмуниципального значения, находящихся в госсобственности Краснодарского края в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий:

- в весенний период в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автодороги, связанной их переувлажнением;
- в летний период с 1 июня по 31 августа с 9.00 часов до 21 00 часа, при значениях температуры воздуха 32 градуса.

Ограничения движения в летний период не распространяются:

- на пассажирские перевозки автобусами, в том числе международные;
- на перевозку грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий;
- на транспортировку дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники и материалов, применяемых при проведении аварийно-восстановительных и ремонтных работ.

Дополнительно в весенний период ограничение не распространяется на перевозки пищевых продуктов, животных, лекарственных препаратов, топлива (бензин, дизельное топливо, судовое топливо, топливо для реактивных двигателей, топочный мазут, газообразное топливо), семенного фонда, удобрений, почты и почтовых грузов.

Приказы министерства региона о временных ограничениях или прекращении движения ТС по автодорогам, а также информация для участников дорожного движения, Перечень объектов региональных автодорог с действующими временными ограничениями или прекращением движения ТС размещены на официальном сайте Министерства транспорта и дорожного хозяйства региона в сети Интернет (www.tskk.ru)

В случае принятия решений о временных ограничениях или прекращении движения ТС по автодорогам владельцы автодорог, органы власти и местного самоуправления обязаны:

- принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов.

- информировать пользователей автомобильными дорогами о сроках таких ограничения или прекращения движения транспортных средств и о возможности воспользоваться объездом.

Для организации ДД могут применяться в зависимости от сложившейся дорожно-транспортной ситуации следующие основные мероприятия:

- ограничения движения по отдельным полосам автодороги;
- ограничения движения для ТС (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры, которых превышают временно установленные значения указанных весовых и габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;
- организации реверсивного или одностороннего движения;
- прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования;
- прекращения движения в течение времени, необходимого для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно;
- устройства временной объездной дороги;
- информирования пользователей автодорогами о сроках ограничений или прекращения движения ТС и о возможности объезда;
- обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками и иными техническими средствами организации дорожного движения, предусмотренными Правилами дорожного движения и действующими нормативно–техническими документами.

При введении ограничений движения для тяжеловесных и крупногабаритных ТС, а также ТС осуществляющие и перевозку опасных грузов, планируемые и реализуемые мероприятия согласуются с требованиями статьи 31 Федерального закона №257-ФЗ [5].

Решение о введении временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам принимается на

основании данных, полученных по результатам мониторинга интенсивности движения, учитывать основные транспортно-эксплуатационные показатели автомобильных дорог и данные по аварийности на объездных дорогах.

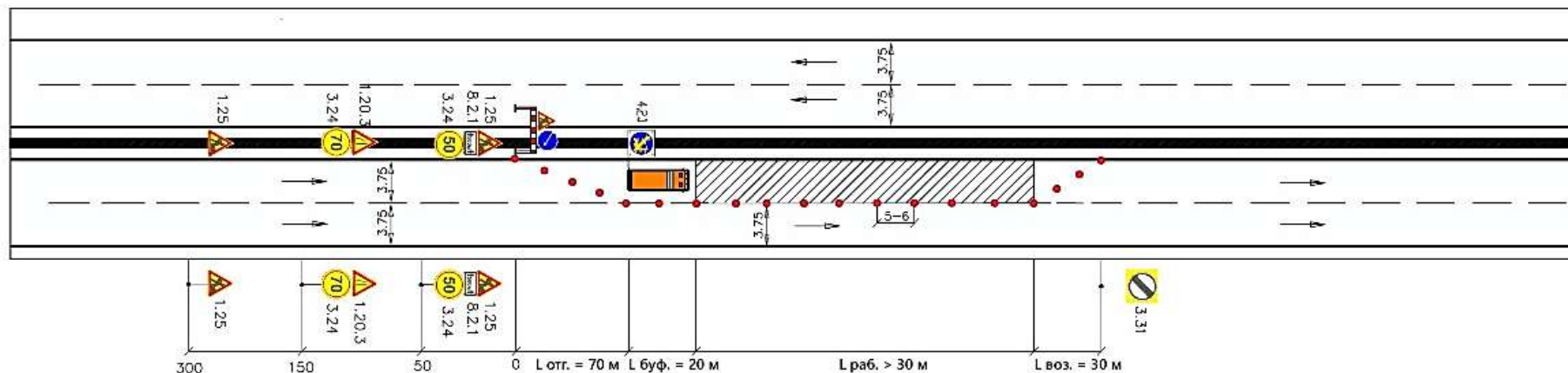
В случае принятия решения такого решения, в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения, уполномоченные органы местного самоуправления в области организации дорожного движения обязаны осуществить компенсационные мероприятия:

- повышение качества работы маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа,
- открытие новых маршрутов регулярных перевозок или увеличение провозных возможностей действующих маршрутов регулярных перевозок, организация парковок (парковочных мест),
- развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов,
- иные подобные мероприятия, направленные на повышение качества транспортного обслуживания населения.

Срок обустройства участков автомобильных дорог соответствующими знаками или иными техническими средствами организации дорожного движения, в соответствии с ГОСТ 32758, не должен превышать восьми часов.

На рисунке 2.20.1 изображен пример временной схемы организации дорожного движения на период производства работ и применения соответствующих дорожных знаков и разметки.

В соответствии с ГОСТ Р 52289 в местах проведения работ на дороге и при временных оперативных изменениях организации движения дорожные знаки на переносных опорах допускается устанавливать на проезжей части, обочинах и разделительной полосе.



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

	- временные дорожные знаки		- автомобиль прикрытия со светосигнальной балкой
	- импульсная стрелка		- конусы дорожные
	- стойка дорожная		- комплекс дорожных знаков переносной
	- направление движения		

Рисунок 2.20.1 – Пример временной схемы организации дорожного движения на период производства работ

2.21 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно-эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;
- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;
- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля

пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов обследования условий дорожного движения, проведенного в рамках разработки КСОДД, рекомендуется планомерная реализация следующих мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории МО Темрюкский район.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек следует устанавливать в соответствие с п. 5 ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и

велосипедных дорожек. Общие требования» [39]. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно – для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2016 (актуализированная редакция СНиП 35-01-2001) и ОДМ 218.2.007–2011(издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 N 758-р.).

При выполнении работ по реконструкции и строительстве тротуаров, должны быть предусмотрены условия беспрепятственного и удобного передвижения МГН по участку к зданию или по территории. Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН на все время эксплуатации. Транспортные проезды на участке и пешеходные дороги на пути к объектам, посещаемым инвалидами, допускается совмещать при соблюдении градостроительных требований к параметрам путей движения.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т. п.

Высоту бордюров по краям пешеходных путей на участке рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью, а также перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,04 м.

С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения

опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, как правило, не должен превышать 5 %. При устройстве съездов с тротуара около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 10 % на протяжении не более 10 м. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2 %.

Для покрытий пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупно-структурных материалов, препятствующих передвижению МГН на креслах-колясках или с костылями. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами - не более 0,015 м.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований СП 59.13330.2016 (актуализированная редакция СНиП 35-01-2001) [44] и ОДМ 218.2.007–2011 (издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 N 758-р.). На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91(принят взамен ГОСТ 6665-82)) независимо от способа их укладки.

Наземные нерегулируемые пешеходные переходы обустриваются согласно п.4 ГОСТ Р 52875-2007 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования» [57].

Устройство сигнальных тактильных наземных указателей обеспечивается изменением фактуры поверхностного слоя покрытия.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

- тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;

- визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;

- звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2015 (введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 октября 2015 г. N 2169-ст) и ГОСТ Р 52875–2007.

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и способа обустройства, выполняются контрастным цветом, как правило, желтым.

Для создания на пешеходном тротуаре участков с различной фактурой поверхностного слоя покрытия используются следующие материалы:

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) – гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5 мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);
- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеенных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;
- поверхности из резинополиуретана или подобного эластомерного материала.

Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д.(например, для предупреждения о приближении к пешеходному переходу тактильные наземные указатели должны начинаться не менее чем за 0,8 м до начала перехода).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и метода укладки или нанесения на поверхность пешеходного тротуара, выполняются в контрастной окраске по отношению к окружающему их фону.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не

превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 2.21.1).



Рисунок – 2.21.1 – Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50м, от входа в жилое здание – не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением. Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие. Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины – 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

В настоящее время улично-дорожная МО Темрюкский район нуждается в комплексном и всеобъемлющем приспособлении для нужд инвалидов на всей территории муниципального образования.

На территории МО Темрюкский район проектом КСОДД на краткосрочную перспективу предусмотрены следующие мероприятия по обустройству УДС:

1) устройство тактильных направляющих на основных приоритетных маршрутах передвижения, а также основных мест посещения инвалидов по зрению, расположенных по адресам:

1) ст-ца Тамань по ул. Карла Маркса от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи ее пересечения с ул. Маяковского до д.61;

2) ст-ца Тамань по ул. Соседского от остановки общественного транспорта расположенной вблизи ул. Карла Маркса д.62 до здания Поликлиника;

3) ст-ца Тамань по ул. Некрасова от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи ул. Пушкина д.2/2 до д.5 (Школа №9);

4) ст-ца Тамань по ул. Косоногова от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи ул. Пролетарская д.30 до пересечения с ул. Карла Маркса;

5) ст-ца Тамань по ул. Карла Маркса от пересечения с ул. Косоногова до д.176 (Средняя школа №28);

6) п. Волна по ул. Ленина от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи д.7 до пересечения с ул. Приморская;

7) п. Волна по ул. Приморская от пересечения с ул. Ленина до д.2 (Основная образовательная школа №32);

8) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Ленина от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи ее пересечения с ул. Советская до д.100 (Школа №7);

9) ст-ца Вышестеблиевская по ул. Ленина от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи д.92А до пересечения с пер. Почтовый;

10) ст-ца Вышестеблиевская по пер. Почтовый от пересечения с ул. Ленина до д.45 (Детский сад №28 «Звездочка»);

11) п. Виноградный по ул. Советская от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи д.22 до пересечения с ул. Ленина;

12) п. Виноградный по ул. Ленина от пересечения с ул. Советская до д.27 (Средняя школа №12);

13) п. Сенной по дороге местного значения от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи ул. Мира д.40 до ул. Мира д.38 (Дом культуры);

14) п. Гаркуша по ул. Северная от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи д.30 до здания Детский сад №51;

15) ст-ца Запорожская по ул. Ленина от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи ее пересечения с пер. Дорожный до д.29 (Средняя школа №11);

16) ст-ца Фонталовская по ул. Гагарина от пересечения с а/д А-290 «Новороссийск - Керчь» до пересечения с ул. Ленина;

17) ст-ца Фонталовская по ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до здания Детский сад №45;

18) ст-ца Фонталовская по ул. Собина от пересечения с ул. Ленина до д.9 (Школа №19);

19) п. Кучугуры по ул. Ленина от остановки общественного транспорта, расположенной вблизи д.37 до пересечения с ул. Мира;

20) п. Кучугуры по ул. Мира от пересечения с ул. Ленина до здания Детский сад;

21) п. Кучугуры по ул. Коммунистическая от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Комсомольская;

22) п. Кучугуры по ул. Комсомольская от пересечения с ул. Коммунистическая до д.23 (Школа №23);

2) Обустройство остановочных пунктов общественного транспорта находящихся на пути основных приоритетных маршрутах передвижения, а также основных мест посещения инвалидов по зрению тактильными указателями.

Реализация предлагаемых мероприятий будет способствовать созданию на территории МО Темрюкский район доступной безбарьерной среды для людей с ограниченными возможностями.

2.22 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения

Использование для контроля дорожного движения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме широко распространено во многих регионах России и, как показывает практика, является эффективным мероприятием по повышению безопасности на автомобильных дорогах за счёт предотвращения значительной доли нарушений после их установки.

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП), на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, предусмотренных 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица, совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ [74].

В соответствии с пунктом 75 приказа МВД РФ от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», основанием для осуществления надзора за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения

Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств [73].

Поскольку, выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД в большей степени должен быть обусловлен необходимостью мотивировать водителей транспортных средств на соблюдение требований правил, а не целью зафиксировать наибольшее количество нарушений, то в местах их установки следует проводить мероприятия по информационному обеспечению.

Современные комплексы автоматической фиксации нарушений ПДД могут фиксировать случаи: незаконного движения по полосе общественного транспорта; движение по обочине; движение грузового транспорта в зонах, где движение этого вида автомобилей запрещено; превышение установленной скорости движения; движение автотранспорта на красный сигнал светофора; заезд за стоп-линию; поворот с ряда, не предназначенного для такого маневра; движение по встречной полосе; не включённый ближний свет и габариты; игнорирование дорожных знаков (остановка и стоянка в неположенном месте и т. п.). Несмотря на обширный список, самым распространенным нарушением, которое регистрируют фото- и видеокамеры, является превышение установленной скорости движения.

Общие технические требования к специальным техническим средствам, работающим в автоматическом режиме и имеющим функции фото- и видеозаписи, предназначенным для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения определены в ГОСТ Р 57145-2016 [37].

В настоящее время, по результатам натурного обследования и в соответствии с данными предоставленными ОГИБДД и ДПС ОМВД России и ГКУ КК «Безопасный регион», в границах муниципального образования задействовано более 40 стационарных аппаратно-программных комплексов (АПК), выполняющих автоматическую фотовидеофиксацию нарушений

ПДД. Данные, по типу АПК и местам их установки приведены в таблице 2.22.1.

Таблица 2.22.1 – Перечень действующих АПК, обеспечивающих автоматическую фотовидеофиксации нарушений ПДД

№ п/п	Тип	Место установки	Фиксируемое нарушение
1	АРЕНА	Темрюкский район, п. Светлый путь, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.109+057 справа, 1 полоса	нарушение скоростного режима
2	Ураган-Юг	Темрюкский район, п. Светлый путь, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км 109+129 слева	нарушение скоростного режима
3	АРЕНА	Темрюкский район, г. Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.122+752 справа, 1 полоса	нарушение скоростного режима
4	АРЕНА	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.122+742 слева, 1 полоса	нарушение скоростного режима
5	АРЕНА	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.126+408 справа, 1 полоса, в сторону г.Краснодар	нарушение скоростного режима
6	АРЕНА	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.126+403 слева, 1 полоса, в сторону ст.Голубицкая	нарушение скоростного режима
7	Ураган-Юг	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь" (ул.27 сентября, д.88, в сторону г.Славянск-на-Кубани) км 127+662	нарушение скоростного режима
8	АРЕНА	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.130+197 слева, 1 полоса, в сторону ст.Голубицкая	нарушение скоростного режима
9	АРЕНА	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.130+671 справа, 1 полоса, в сторону ст.Голубицкая	нарушение скоростного режима
10	Ураган-Юг	Темрюкский район, г.Темрюк, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км.130+671 слева, 1 полоса, в сторону г.Краснодар	нет данных
11	АРЕНА	Темрюкский район, п.Стрелка, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км. 144+340 (ул. Чапаева-ул. Таманская), слева, 1 полоса, в г. Темрюк	нарушение скоростного режима

Продолжение таблицы 2.22.1

12	АРЕНА	Темрюкский район, п.Стрелка, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км. 145+030 (ул.Чапаева 16), 1 полоса, из г.Темрюк	нарушение скоростного режима
13	АРЕНА	Темрюкский район, п.Стрелка, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км. 145+030 (ул.Чапаева 16), 1 полоса, в г.Темрюк	нарушение скоростного режима
14	Ураган-Юг	Темрюкский район, А-289 "Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - а/д А-290 "Новороссийск - Керчь", км. 107+490, 1 полоса, из г.Славянск на Кубани	нет данных
15	Ураган-Юг	Темрюкский район, п.Ильич, А-290 Новороссийск - Керчь , км.134+100, 1 полоса, из Краснодара, КПМ-14, Канал 1	нет данных
16	Ураган-Юг	Темрюкский район, п.Ильич, А-290 Новороссийск - Керчь, км.134+100, 1 полоса, из Порт-Кавказа, КПМ-14, Канал 1	нет данных
17	Ураган-Юг	Темрюкский район, ФАД «г.Новороссийск-г.Керчь», км.139+587 (КПМ Крымский мост), в сторону г.Керчь	нет данных
18	Ураган-Юг	Темрюкский район, ФАД «г.Новороссийск-г.Керчь», км.139+587 КМП (Крымский мост), в сторону г.Новороссийск	нет данных
19	АРЕНА	Темрюкский район, г. Темрюк, ул. Розы Люксембург, 57 Б, 2 полоса, в сторону ул. Горького	нарушение скоростного режима
20	АРЕНА	Темрюкский район, АД «Темрюк-Фанталовская», км.3+650 справа, 1 полоса, в сторону ст. Голубицкая	нарушение скоростного режима
21	АРЕНА	Темрюкский район, АД «Темрюк-Фанталовская», км.3+825 слева, 1 полоса, в сторону г. Темрюк	нарушение скоростного режима
22	АРЕНА	Темрюкский район, АД «Темрюк-Фанталовская» км. 18+787 (п. Пересыпь)	нарушение скоростного режима
23	АРЕНА	Темрюкский район, АД «Темрюк-Фанталовская», км.18+787 (п. Пересыпь)	нарушение скоростного режима
24	Автоураган	Темрюкский район, АД "Темрюк-Фанталовская" км. 0+800 1 полоса в сторону ст. Голубицкая	нарушение скоростного режима
25	Автоураган	Темрюкский район, АД "Темрюк-Фанталовская" км. 0+820 1 полоса в сторону г. Темрюк	нарушение скоростного режима
26	АРЕНА	Темрюкский район, г. Темрюк, ул. Мороза, 14/1 (в сторону центра)	нарушение скоростного режима
27	Автоураган	Темрюкский район, п. Сенной, ул. Мира, в районе ул. Гагарина, дом №2 (в сторону ул. Кулакова)	нарушение скоростного режима

Продолжение таблицы 2.22.1

28	Автоураган	Темрюкский район, п. Сенной, ул. Мира, в районе ул. Гагарина, дом №2 (в сторону пер. Азовский)	нарушение скоростного режима
29	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Тамань, ул. Карла Маркса, 3 (в сторону п. Приморский)	нарушение скоростного режима
30	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Тамань, ул. Карла Маркса, 3 (в сторону центра)	нарушение скоростного режима
31	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Тамань, ул. Пушкина, 68 (в сторону Крупской)	нарушение скоростного режима
32	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Тамань, ул. Пушкина, 68 (в сторону 8-й Гвардейской Дивизии)	нарушение скоростного режима
33	Автоураган	Темрюкский район, п. Прогресс, ул. Мартыненко, 10А, в сторону ст-ца Тамань	нарушение скоростного режима
34	Автоураган	Темрюкский район, п. Прогресс, ул. Мартыненко, 12, в сторону п. Виноградный	нарушение скоростного режима
35	Автоураган	Темрюкский район, п. Виноградный, а/д п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс (в сторону п. Прогресс)	нарушение скоростного режима
36	Автоураган	Темрюкский район, п. Виноградный, а/д п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс (в сторону ст. Вышестеблиевская)	нарушение скоростного режима
37	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Вышестеблиевская, ул. Ленина, 100 (в сторону пер. Советский)	нарушение скоростного режима
38	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Вышестеблиевская, ул. Ленина, 100 (в сторону пер. Лермонтова)	нарушение скоростного режима
39	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Вышестеблиевская, ул. Ленина, 88 (в сторону пер. Советский)	нарушение скоростного режима
40	Автоураган	Темрюкский район, ст-ца Вышестеблиевская, ул. Ленина, 88 (в сторону пер. Почтовый)	нарушение скоростного режима
41	АРЕНА	Темрюкский район, п. Красный Октябрь, АД «Андреева гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа» (ул. Школьная, 1), слева	нарушение скоростного режима

Помимо стационарных комплексов, дополнительный контроль нарушений ПДД осуществляется с помощью «мобильных засад» в составе экипажей ДПС.

Сводный перечень предлагаемых мест по расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, определённых на основании анализа причин и условий возникновения ДТП, обследования параметров и условий дорожного движения представлен в таблице 2.22.2.

Таблица 2.22.2 – Перечень проектных мест расстановки работающих в автоматическом режиме средств фотовидеофиксации нарушений ПДД

№ п/п	Место установки	Фиксируемое нарушение
1	Темрюкский район, ст-ца Курчанская, ул. Красная, 60, в обе стороны	нарушение скоростного режима
2	Темрюкский район, ст-ца Старотитаровская ул. Коммунистическая, 99, в обе стороны	нарушение скоростного режима
3	Темрюкский район, ст-ца Старотитаровская ул. Ленина, 234, в сторону пер. Пионерский	нарушение скоростного режима, контроль полосы
4	Темрюкский район, ст-ца Старотитаровская ул. Ленина, 230А, в сторону пер. Почтовый	нарушение скоростного режима, контроль полосы
5	Темрюкский район, ст-ца Вышестеблиевская, а/д п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс, 23 км + 200 м , в обе стороны	нарушение скоростного режима, контроль полосы
6	Темрюкский район, ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры, 3 км + 800 м, в обе стороны	нарушение скоростного режима, контроль полосы

Мероприятия по установке средств видеофиксации нарушений могут быть запланированы, как на краткосрочный, так, и на среднесрочный период выполнения. Карта-схема расположения существующих и проектных АПК представлена на рисунке 96 в графической части проекта.

2.23 Предложения по очередности реализации мероприятий

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование Комплексной схемы организации дорожного движения на территории МО Темрюкский район.

Все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 2 настоящей КСОДД, должны формироваться в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования.

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

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры округа. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

К первоочередным мероприятиям следует относить работы не требующие значительных капитальных вложений денежных средств, такие как: оптимизация светофорных циклов, установка знаков ограничения скорости, искусственных неровностей, шумовых полос, подготовка нормативной документации регламентирующей порядок принятия решения для организации парковок в целях формирования единого парковочного пространства (в том числе платных и многоуровневых парковок). На следующем этапе следует уделить непосредственное внимание устранению

помех движению и факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями. Оптимизации движения маршрутных транспортных средств. При этом безопасность пешеходов, как наименее защищённых участников движения всегда должна оставаться в приоритете.

При наличии достаточного финансирования следует переходить к локальным реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом, расстановки средств фотовидеофиксации нарушений,

Строительство новых дорог и капитальные ремонты существующих участков улично-дорожной сети следует начинать при условии 80% обеспеченности мероприятий по другим направлениям.

Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации города показал необходимость реализации отмеченных мероприятий в следующей последовательности:

- мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, оборудование нерегулируемых пересечений светофорами Т7;
- мероприятия по оптимизации светофорных циклов и установке дополнительных светофорных объектов;
- мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включающих оборудование новых мест остановки общественного транспорта и приведение в нормативное состояние существующих остановок;
- мероприятия по регулированию скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- мероприятия по формированию единого парковочного пространства;
- мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;
- мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной

связанности территорий, развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;

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

В зависимости от изменения текущей ситуации и влияния факторов, которые могли быть не учтены при разработке данной комплексной схемы порядок проведения мероприятий может меняться, но принципиальные подходы к решению задачи обеспечения безопасности дорожного движения должны оставаться неизменными. Разработанная программа в дальнейшем будет выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании. Очередность и объем реализации мероприятий до 2034 года обозначен в таблице 2.23.1.

Таблица 2.23.1 – Очередность реализации мероприятий

Период реализации	Вид мероприятия	Объем	Ед.изм
2020-2024	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	26,43	км
	Обустройство пешеходных переходов	111	шт.
	Установка светофоров типа Т.1	2	шт.
	Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	3	шт.
	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	9	шт.
	Установка остановочных павильонов	36	шт.
	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	23	шт.
	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	32	шт.
	Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	198	мест.
	Установка и обустройство ИН	10	шт.
	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	67	шт.
	Установка дорожного знаков 8.3.1 «Направление действия»	4	шт.
	Установка дорожного знаков 6.15.1-3 «Направление движения для грузовых автомобилей»	11	шт.
	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	109	шт.
	Установка знака индивидуального проектирования «Внимание ведется автоматическая фото– и видеофиксация нарушений ПДД»	2	шт.
	Установка ЗИП «Внимание, аварийный участок»	11	шт.
	Устройство велосипедных полос	11910	м2
	Реконструкция и капитальный ремонт, ремонт существующих дорог	303,7	км
	Установка камер фото- видеофиксации нарушений ПДД	6	шт.
2025-2029	Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	209	мест.
	Устройство велосипедных полос	11010	м2
	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	39,496	км
	Реконструкция и капитальный ремонт, ремонт существующих дорог	136,313	км
2030-2034	Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	237	мест.
	Устройство велосипедных полос	6580,5	м2
	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	19,945	км
	Реконструкция и капитальный ремонт, ремонт существующих дорог	51,3	км

3 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения должна включать расчет стоимости их реализации, стоимость строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения и источников финансирования работ. Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В таблицах 3.1 – 3.6 по каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности), а также в сводной таблице указаны источники их финансирования.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Продолжение таблицы 3.1

№ п/п	Собственник автомобильной дороги	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия	Стоимость, тыс.руб/км	Период реализации
0							
1	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Строительный от ул. Красная до ул. Батурина	0,20	строительство	а/бетон	3 030,94	2020-2024
2	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Азовский	0,39	ремонт	а/бетон	5 880,93	2020-2024
3	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Береговой	0,20	ремонт	а/бетон	3 015,86	2020-2024
4	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Кооперативный	0,15	ремонт	а/бетон	2 216,66	2020-2024
5	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Лазурный	0,47	ремонт	а/бетон	7 011,88	2020-2024
6	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Морской	0,24	ремонт	а/бетон	3 619,04	2020-2024
7	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Набережный	0,24	ремонт	а/бетон	3 543,64	2020-2024
8	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Первомайский	0,17	ремонт	а/бетон	2 563,48	2020-2024
9	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Приморский	0,44	ремонт	а/бетон	6 634,90	2020-2024
10	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Рыбачий	0,11	ремонт	а/бетон	1 658,72	2020-2024
11	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Сливовый	0,28	ремонт	а/бетон	4 267,45	2020-2024
12	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Степной	0,23	ремонт	а/бетон	3 423,00	2020-2024
13	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь пер. Черноморский	0,16	ремонт	а/бетон	2 412,69	2020-2024
14	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Комсомольская	0,85	ремонт	а/бетон	12 817,42	2020-2024
15	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Лермонтова	0,22	ремонт	а/бетон	3 362,69	2020-2024
16	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Лиманная	0,72	ремонт	а/бетон	10 857,11	2020-2024
17	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Садовая	0,46	ремонт	а/бетон	6 876,17	2020-2024
18	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Сельская	0,25	ремонт	а/бетон	3 739,67	2020-2024
19	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Степная	0,44	ремонт	а/бетон	6 634,90	2020-2024
20	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Чапаева	0,65	ремонт	а/бетон	9 801,55	2020-2024
21	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь ул. Южная	0,44	ремонт	а/бетон	6 589,66	2020-2024
22	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь, ул. Жемчужная	0,26	ремонт	а/бетон	3 935,70	2020-2024
23	Ахтанизовское СП	п. Пересыпь, ул. Пограничная	1,16	ремонт	а/бетон	17 492,00	2020-2024
24	Ахтанизовское СП	пос. Пересыпь пер. Античный	0,14	ремонт	а/бетон	2 035,71	2020-2024
25	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Безымянный	0,80	ремонт	а/бетон	12 108,69	2020-2024
26	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Береговой	0,96	ремонт	а/бетон	14 445,98	2020-2024
27	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Гервасия	1,05	ремонт	а/бетон	15 803,12	2020-2024
28	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Кооперативный	1,33	ремонт	а/бетон	20 100,73	2020-2024
29	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Красноармейский	0,23	ремонт	а/бетон	3 392,85	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

30	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Новый	0,21	ремонт	а/бетон	3 106,34	2020-2024
31	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Октябрьский	0,33	ремонт	а/бетон	4 976,17	2020-2024
32	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Первомайский	0,60	ремонт	а/бетон	9 062,67	2020-2024
33	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Пионерский	0,56	ремонт	а/бетон	8 459,50	2020-2024
34	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Подгорный	0,48	ремонт	а/бетон	7 238,07	2020-2024
35	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Придорожный	0,68	ремонт	а/бетон	10 253,93	2020-2024
36	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Пролетарский	0,86	ремонт	а/бетон	13 028,53	2020-2024
37	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Северный (от стадиона к зернотоку)	0,82	ремонт	а/бетон	12 289,64	2020-2024
38	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Сельский	0,63	ремонт	а/бетон	9 484,89	2020-2024
39	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Спортивный	0,86	ремонт	а/бетон	13 013,45	2020-2024
40	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. 8 Марта	0,74	ремонт	а/бетон	11 098,38	2020-2024
41	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Азовская	0,76	ремонт	а/бетон	11 490,44	2020-2024
42	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Батурина	2,90	ремонт	а/бетон	43 730,01	2020-2024
43	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Горная	0,19	ремонт	а/бетон	2 865,07	2020-2024
44	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Колхозная	0,32	ремонт	а/бетон	4 825,38	2020-2024
45	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Красная	0,84	ремонт	а/бетон	12 636,47	2020-2024
46	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Кубанская	0,42	ремонт	а/бетон	6 333,31	2020-2024
47	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Курганная	0,39	ремонт	а/бетон	5 880,93	2020-2024
48	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Октябрьская (от стадиона)	1,55	ремонт	а/бетон	23 297,54	2020-2024
49	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Садовая	0,51	ремонт	а/бетон	7 750,77	2020-2024
50	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Советская от пер. Первомайский до пер. Гервасия	1,62	ремонт	а/бетон	24 428,49	2020-2024
51	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Степная	0,85	ремонт	а/бетон	12 817,42	2020-2024
52	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Таманская	2,64	ремонт	а/бетон	39 839,55	2020-2024
53	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская ул. Школьная	0,90	ремонт	а/бетон	13 511,07	2020-2024
54	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская, ул. Нижняя	0,53	ремонт	а/бетон	7 931,72	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

55	Ахтанизовское СП	ст-ца Ахтанизовская, пер. Комсомольский от ул. Степной до ул. Нижней	0,22	ремонт	а/бетон	1 621,03	2021-2024
56	Ахтанизовское СП	ст-ца Ахтанизовская, пер. Комсомольский от ул. Таманской до ул. Степной	0,22	ремонт	а/бетон	1 813,46	2021-2024
57	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Кузнечный от ул. Красная до ул. Батурина	0,23	реконструкция	а/бетон	3 468,24	2020-2024
58	Ахтанизовское СП	ст. Ахтанизовская пер. Комсомольский от ул. Красная до ул. Батурина	0,19	капитальный ремонт	а/бетон	2 865,07	2020-2024
59	Вышестеблиевское СП	п. Виноградный, ул. Лиманная	0,21	строительство	а/бетон	7 936,03	2020-2024
60	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, пер. Гоголя от ул. Ленина до ул. Береговой.	0,24	строительство	а/бетон	8 994,17	2020-2024
61	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Береговая от пер. Урицкого до пер. Горького.	0,29	строительство	а/бетон	10 883,70	2020-2024
62	Вышестеблиевское СП	п. Виноградный, ул. Садовая от ул. Суворова до ул. Гагарина	0,46	ремонт	а/бетон	6 876,17	2021-2024
63	Вышестеблиевское СП	п. Виноградный, ул. Советская от ул. Садовой до ул. Юбилейной	0,57	ремонт	а/бетон	8 519,81	2020-2024
64	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, пер. Степной от ул. Пушкина до ул. Верхней.	0,42	ремонт	а/бетон	6 378,55	2020-2024
65	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Береговая от пер. Урицкого до пер. Лермонтова.	0,75	ремонт	а/бетон	11 279,33	2020-2024
66	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Верхняя от пер. Володарского до пер. Советского.	0,43	ремонт	а/бетон	6 438,87	2020-2024
67	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Верхняя от пер. Шевченко до пер. Володарского	0,28	ремонт	а/бетон	4 146,81	2021-2024
68	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Комсомольская от пер. Горького до пер. Красноармейского.	0,34	ремонт	а/бетон	5 157,13	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

69	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Комсомольская от пер. Почтового до пер. Горького	0,70	ремонт	а/бетон	10 555,52	2020-2024
70	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Комсомольская от пер. Советского до пер. Почтового	0,29	ремонт	а/бетон	4 297,60	2021-2024
71	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Ворошилова до пер. Горького	0,21	ремонт	а/бетон	3 136,50	2020-2024
72	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Почтового до пер. Ворошилова.	0,38	ремонт	а/бетон	5 699,98	2020-2024
73	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Степного до пер. Гоголя.	0,19	ремонт	а/бетон	2 804,75	2020-2024
74	Вышестеблиевское СП	ст. Вышестеблиевская, ул. Пушкина от пер. Шевченко до пер. Лермонтова	0,26	ремонт	а/бетон	3 845,23	2020-2024
75	Вышестеблиевское СП	ст-ца Вышестеблиевская пер. Горького от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Ленина	1,01	реконструкция	а/бетон	91 281,38	2030-2034
76	Вышестеблиевское СП	ст-ца Вышестеблиевская пер. Урицкого от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Октябрьская	0,75	реконструкция	а/бетон	44 195,13	2025-2029
77	Вышестеблиевское СП	ст-ца Вышестеблиевская ул. Верхняя от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Шевченко	0,65	реконструкция	а/бетон	38 618,83	2020-2024
78	Вышестеблиевское СП	ст-ца Вышестеблиевская ул. Октябрьская от пересечения с пер. Советский до пересечения с пер. Садовый	1,68	реконструкция	а/бетон	151 563,24	2030-2034
79	Вышестеблиевское СП	ст-ца Вышестеблиевская ул. Октябрьская от пересечения с пер. Степной до пересечения с пер. Лермонтова	1,24	реконструкция	а/бетон	73 559,68	2020-2024
80	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Давыдова	0,18	капитальный ремонт	а/бетон	5 748,75	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

81	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Зеленая	0,41	капитальный ремонт	а/бетон	12 934,70	2020-2024
82	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Красная	0,49	капитальный ремонт	а/бетон	15 553,57	2020-2024
83	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Мира	0,41	капитальный ремонт	а/бетон	12 934,70	2020-2024
84	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Солнечная	0,43	капитальный ремонт	а/бетон	13 669,26	2020-2024
85	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Черноморская	0,42	капитальный ремонт	а/бетон	13 413,76	2020-2024
86	Вышестеблиевское СП	п. Юбилейный ул. Юбилейная	0,41	капитальный ремонт	а/бетон	13 094,38	2020-2024
87	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая пер. Азовский	0,26	капитальный ремонт	а/бетон	8 303,76	2020-2024
88	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая пер. Базарный	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	12 775,01	2020-2024
89	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая пер. Кооперативный	0,37	капитальный ремонт	а/бетон	11 657,19	2020-2024
90	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая пер. Лиманный	1,04	капитальный ремонт	а/бетон	33 215,02	2020-2024
91	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая пер. Нагорный	0,36	капитальный ремонт	а/бетон	11 337,82	2020-2024
92	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая пер. Песчаный от ул. Курортная до ул. Советская	0,18	капитальный ремонт	а/бетон	5 652,94	2020-2024
93	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая ул. Восточная от ул. Красная до ул. Янтарная	0,47	капитальный ремонт	а/бетон	15 010,63	2020-2024
94	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая ул. Зеленая	1,38	капитальный ремонт	а/бетон	43 914,09	2020-2024
95	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая ул. Спортивная	0,52	капитальный ремонт	а/бетон	16 607,51	2020-2024
96	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая ул. Степная от ул. Красная до ул. Северной	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	7 984,38	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

97	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая ул. Чайкинская от ул. Красная до ул. Таманская	0,35	капитальный ремонт	а/бетон	11 178,13	2020-2024
98	Голубицкое СП	ст-ца Голубицкая ул. Школьная	0,57	капитальный ремонт	а/бетон	18 044,70	2020-2024
99	Запорожское СП	п. Батарейка ул. Ленина	1,10	ремонт	а/бетон	16 511,85	2020-2024
100	Запорожское СП	п. Батарейка ул. Набережная	0,76	ремонт	а/бетон	11 384,88	2020-2024
101	Запорожское СП	п. Гаркуша ул. Ленина	1,96	ремонт	а/бетон	29 480,06	2020-2024
102	Запорожское СП	п. Гаркуша ул. Набережная от пер. Зеленый до пер. Юбилейный	0,84	ремонт	а/бетон	12 666,62	2021-2024
103	Запорожское СП	п. Гаркуша ул. Северная	1,90	ремонт	а/бетон	28 575,30	2020-2024
104	Запорожское СП	п. Гаркуша ул. Северная	1,90	ремонт	а/бетон	28 575,30	2020-2024
105	Запорожское СП	п. За Родину ул. Азовская	0,56	ремонт	а/бетон	8 444,42	2020-2024
106	Запорожское СП	п. За Родину ул. Жемчужная	0,21	ремонт	а/бетон	3 136,50	2020-2024
107	Запорожское СП	п. За Родину ул. Заводская	0,47	ремонт	а/бетон	7 087,28	2020-2024
108	Запорожское СП	п. За Родину ул. Колхозная	0,45	ремонт	а/бетон	6 846,01	2020-2024
109	Запорожское СП	п. За Родину ул. Красная	0,81	ремонт	а/бетон	12 214,24	2020-2024
110	Запорожское СП	п. За Родину ул. Мира	0,73	ремонт	а/бетон	11 068,22	2020-2024
111	Запорожское СП	п. За Родину ул. Молодежная	0,27	ремонт	а/бетон	4 071,41	2020-2024
112	Запорожское СП	п. За Родину ул. Морская	0,43	ремонт	а/бетон	6 484,11	2020-2024
113	Запорожское СП	п. За Родину ул. Новая	0,81	ремонт	а/бетон	12 229,32	2020-2024
114	Запорожское СП	п. За Родину ул. Победы	0,71	ремонт	а/бетон	10 706,31	2020-2024
115	Запорожское СП	п. За Родину ул. Северная	0,46	ремонт	а/бетон	6 876,17	2020-2024
116	Запорожское СП	п. За Родину ул. Советская	0,75	ремонт	а/бетон	11 309,49	2020-2024
117	Запорожское СП	п. За Родину ул. Степана Разина	1,26	ремонт	а/бетон	18 999,94	2020-2024
118	Запорожское СП	п. За Родину ул. Таманская	0,73	ремонт	а/бетон	11 068,22	2020-2024
119	Запорожское СП	п. За Родину ул. Тихая	0,41	ремонт	а/бетон	6 167,44	2020-2024
120	Запорожское СП	п. За Родину ул. Центральная	0,50	ремонт	а/бетон	7 509,50	2020-2024
121	Запорожское СП	п. За Родину ул. Школьная	0,37	ремонт	а/бетон	5 579,35	2020-2024
122	Запорожское СП	п. За Родину ул. Шоссейная	0,64	ремонт	а/бетон	9 650,76	2020-2024
123	Запорожское СП	п. Ильич пер. Лазурный	0,36	ремонт	а/бетон	5 353,16	2020-2024
124	Запорожское СП	п. Ильич ул. Ленина	1,37	ремонт	а/бетон	20 688,82	2020-2024
125	Запорожское СП	п. Ильич ул. Степная	0,70	ремонт	а/бетон	10 525,36	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

126	Запорожское СП	п. Ильич ул. Школьная от д. 24 до ул. Степной	1,36	ремонт	а/бетон	20 507,87	2021-2024
127	Запорожское СП	п. Красноармейский ул. Кирова	0,73	ремонт	а/бетон	10 932,50	2020-2024
128	Запорожское СП	п. Приазовский пер. Казачий	0,21	ремонт	а/бетон	3 106,34	2020-2024
129	Запорожское СП	п. Приазовский пер. Садовый	0,15	ремонт	а/бетон	2 186,50	2020-2024
130	Запорожское СП	п. Приазовский пер. Цветочный	0,07	ремонт	а/бетон	980,16	2020-2024
131	Запорожское СП	п. Приазовский ул. Комарова	0,72	ремонт	а/бетон	10 781,71	2020-2024
132	Запорожское СП	п. Приазовский ул. Приозерная	0,15	ремонт	а/бетон	2 261,90	2020-2024
133	Запорожское СП	пос. За Родину ул. Красная от ул. Морской до ул. Южной	0,73	ремонт	а/бетон	5 526,57	2021-2024
134	Запорожское СП	ст. Запорожская пер. Комсомольский	0,96	ремонт	а/бетон	14 415,82	2020-2024
135	Запорожское СП	ст. Запорожская пер. Партизанский от ул. Ленина до ул. Плоткина	0,40	ремонт	а/бетон	5 956,33	2021-2024
136	Запорожское СП	ст. Запорожская ул. Краснофлотская	1,50	ремонт	а/бетон	22 543,57	2020-2024
137	Запорожское СП	ст. Запорожская ул. Плоткина	1,67	ремонт	а/бетон	25 182,45	2020-2024
138	Запорожское СП	ст. Запорожская ул. Таманской Дивизии	1,64	ремонт	а/бетон	24 654,68	2020-2024
139	Запорожское СП	ст-ца Запорожская пер. Горького от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Степная	1,05	ремонт	а/бетон	12 002,87	2030-2034
140	Запорожское СП	ст-ца Запорожская пер. Пионерский от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Степная	1,00	ремонт	а/бетон	15 019,00	2020-2024
141	Запорожское СП	ст-ца Запорожская пер. Советский от пересечения с ул. Степная до пересечения с ул. Таманской Дивизии	0,40	ремонт	а/бетон	4 594,40	2030-2034
142	Запорожское СП	ст-ца Запорожская ул. Степная от пересечения с пер. Горького до пересечения с пер. Комсомольский	0,99	ремонт	а/бетон	14 868,20	2020-2024
143	Краснострельное СП	п.Стрелка ул. Ленина от ул. Таманской (ПК0+00) до ПК5+07	0,51	ремонт	а/бетон	3 822,61	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

144	Краснострелькое СП	х. Белый пер. Возрождения от ул. Дружбы (ПК0+00) до ФАД А-290 (ПК2+10)	0,21	ремонт	а/бетон	1 583,33	2020-2024
145	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Западная	3,10	ремонт	а/бетон	23 372,94	2020-2024
146	Краснострелькое СП	х.Белый ул. Гаражная от ул. Дружбы (ПК0+00) до ПК2+00	0,20	ремонт	а/бетон	1 507,93	2020-2024
147	Краснострелькое СП	п. Стрелка пер. Аэродромный от пересечения с ул. Таманская до пересечения с ул. Молодежная	0,46	капитальный ремонт	а/бетон	14 691,26	2020-2024
148	Краснострелькое СП	п. Стрелка пер. Западный от пересечения с ул. Таманская до пересечения с ул. Молодежная	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	12 775,01	2020-2024
149	Краснострелькое СП	п. Стрелка пер. Кузнечный от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Полевая	0,22	капитальный ремонт	а/бетон	8 672,40	2025-2029
150	Краснострелькое СП	п. Стрелка пер. Кулика	0,30	капитальный ремонт	а/бетон	9 421,57	2020-2024
151	Краснострелькое СП	п. Стрелка пер. Пионерский	0,30	капитальный ремонт	а/бетон	9 581,26	2020-2024
152	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Зои Космодемьянской	0,81	капитальный ремонт	а/бетон	25 709,70	2020-2024
153	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Комсомольская от пересечения с ул. Советская до пересечения с ул. Полевая	0,47	капитальный ремонт	а/бетон	22 868,32	2030-2034
154	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Мира от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Полевая	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	9 933,84	2025-2029
155	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Мичурина от пересечения с пер. Западный до пересечения с пер. Аэродромный	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	15 570,90	2025-2029
156	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Полевая от пересечения с пер. Кузнечный до пересечения с ул. Железнодорожная	0,70	капитальный ремонт	а/бетон	27 436,32	2025-2029
157	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Советская	2,31	капитальный ремонт	а/бетон	73 775,67	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

158	Краснострелькое СП	п. Стрелка ул. Таманская	2,93	капитальный ремонт	а/бетон	93 576,93	2020-2024
159	Краснострелькое СП	п.Стрелка пер. Кузнецный от ул.Мичурина до ул.Пушкина	1,48	капитальный ремонт	а/бетон	47 267,53	2020-2024
160	Краснострелькое СП	х. Белый пер. Возрождения	0,31	капитальный ремонт	а/бетон	9 804,82	2020-2024
161	Краснострелькое СП	х. Белый пер. Пионерский	0,20	капитальный ремонт	а/бетон	6 227,82	2020-2024
162	Краснострелькое СП	х. Белый пер. Солнечный от д.2 до д.9	0,28	капитальный ремонт	а/бетон	10 840,50	2025-2029
163	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Виноградная	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	12 679,20	2020-2024
164	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Восточная от пересечения с ул. Мира до д.23	0,66	капитальный ремонт	а/бетон	32 112,96	2030-2034
165	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Гаражная	0,45	капитальный ремонт	а/бетон	14 371,88	2020-2024
166	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Лермонтова от пересечения с ул. Мира до д.17	0,70	капитальный ремонт	а/бетон	27 396,90	2025-2029
167	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Новая	0,59	капитальный ремонт	а/бетон	18 683,45	2020-2024
168	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Центральная	0,85	капитальный ремонт	а/бетон	27 146,89	2020-2024
169	Краснострелькое СП	х. Белый ул. Юбилейная от д.6 до д.26	0,33	капитальный ремонт	а/бетон	10 603,26	2020-2024
170	Курчанское СП	п. Красный Октябрь пер. Клубный от ул. Октябрьская до ул. Почтовая	0,29	ремонт	а/бетон	4 327,76	2020-2024
171	Курчанское СП	п. Красный Октябрь ул. Набережная от ул. Красная до пер. Клубный	1,10	ремонт	а/бетон	16 587,25	2020-2024
172	Курчанское СП	п. Красный Октябрь ул. Октябрьская от ул. Виноградная до д.79	0,85	ремонт	а/бетон	6 408,71	2021
173	Курчанское СП	п. Светлый Путь Ленина ул. Гаражная от ул. Широкой до ул. Северной	0,29	ремонт	а/бетон	2 148,80	2021
174	Курчанское СП	п. Светлый Путь Ленина ул. Пионерская от ул. Красная до ул. Садовая	0,50	ремонт	а/бетон	7 464,26	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

175	Курчанское СП	п. Светлый Путь Ленина ул. Садовая от ул. Красная до ул. Виноградная	0,51	ремонт	а/бетон	7 615,05	2020-2024
176	Курчанское СП	п. Светлый Путь Ленина ул. Северная от ул. Гаражной до ул. Курганной	0,32	ремонт	а/бетон	2 420,23	2021
177	Курчанское СП	п. Светлый Путь Ленина ул. Таманская от ул. Гаражная до ул. Красная	0,35	ремонт	а/бетон	5 277,76	2020-2024
178	Курчанское СП	п. Светлый Путь Ленина ул. Широкая от ул. Гаражная до ул. Строителей	1,10	ремонт	а/бетон	16 587,25	2020-2024
179	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. К. Маркса от ул. Чапаева до ул. Победы	0,28	ремонт	а/бетон	4 146,81	2020-2024
180	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Красная от д. № 3 до ул. Гоголя	0,60	ремонт	а/бетон	8 972,19	2020-2024
181	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Красная от ул. Гоголя до ул. Лермонтова	0,77	ремонт	а/бетон	11 535,68	2020-2024
182	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Кузнечная от ул. Красная до ул. Щорса	0,42	ремонт	а/бетон	6 257,92	2020-2024
183	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Памяти 21 от ул. К. Маркса до ул. Мостовая	0,16	ремонт	а/бетон	2 337,29	2020-2024
184	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Памяти 21 от ул. Пушкина до ул. Красная	0,21	ремонт	а/бетон	3 196,81	2020-2024
185	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Победы от ул. Красных Партизан до ул. Пионерская	0,39	ремонт	а/бетон	5 880,93	2020-2024
186	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Победы от ул. Лермонтова до ул. Горького	0,19	ремонт	а/бетон	2 865,07	2020-2024
187	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Победы от ул. Молодежная до ул. Гоголя	1,06	ремонт	а/бетон	15 984,07	2020-2024
188	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Чапаева от ул. Тургенева до ул. Пионерская	9,68	ремонт	а/бетон	145 967,76	2020-2024
189	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Восточная от пересечения с ул. Канальная до пересечения с ул. Красная	0,56	капитальный ремонт	а/бетон	27 247,36	2030-2034
190	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Горького от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Чапаева	0,49	капитальный ремонт	а/бетон	15 649,38	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

191	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Канальная от пересечения с ул. Восточная до пересечения с ул. Пушкина	1,22	капитальный ремонт	а/бетон	38 963,77	2020-2024
192	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Комсомольская от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,29	капитальный ремонт	а/бетон	9 102,19	2020-2024
193	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Куйбышева от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,76	капитальный ремонт	а/бетон	24 112,83	2020-2024
194	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Мостовая от пересечения с ул. Пушкина до пересечения с ул. Южная	1,21	капитальный ремонт	а/бетон	58 630,48	2030-2034
195	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Пионерская от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Красная	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	12 164,00	2030-2034
196	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Пушкина от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Южная	0,81	капитальный ремонт	а/бетон	25 869,39	2020-2024
197	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Розы Люксембург от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,74	капитальный ремонт	а/бетон	23 633,76	2020-2024
198	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Рыбачья от пересечения с ул. Южная до пересечения с ул. Набережная	1,09	капитальный ремонт	а/бетон	42 770,70	2025-2029
199	Курчанское СП	ст. Курчанская ул. Тургенева от пересечения с ул. Набережная до пересечения с ул. Победы	0,71	капитальный ремонт	а/бетон	22 547,89	2020-2024
200	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	Андреева гора - ст-ца Варениковская - г. Анапа	7,79	реконструкция	а/бетон	294 540,09	2020-2031
201	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	г. Темрюк - г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края	33,39	реконструкция	а/бетон	1 980 653,62	2020-2031

Продолжение таблицы 3.1

202	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	г. Темрюк - п. Южный Склон	10,15	реконструкция	а/бетон	774 775,77	2020-2031
203	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	г. Темрюк - ст-ца Фонталовская	29,17	реконструкция	а/бетон	439 788,19	2020-2031
204	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	п. Сенной - ст-ца Вышестеблиевская	9,93	реконструкция	а/бетон	696 764,28	2020-2031
205	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	п. Сенной -ст-ца Тамань	25,47	реконструкция	а/бетон	1 714 486,61	2020-2031
206	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс	43,19	реконструкция	а/бетон	2 787 469,78	2020-2031
207	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	подъезд к паромной переправе через реку Кубань	4,19	реконструкция	а/бетон	378 682,50	2020-2031
208	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	пос. Ильич - пос. Приазовский	6,86	реконструкция	а/бетон	674 259,86	2020-2031
209	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	пос. Пересыпь - пос. Солёный	13,25	реконструкция	а/бетон	819 819,63	2020-2031
210	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	ст-ца Запорожская - п. Гаркуша	8,12	реконструкция	а/бетон	703 611,51	2020-2031

Продолжение таблицы 3.1

211	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	ст-ца Запорожская - пос. Береговой	3,56	реконструкция	а/бетон	335 296,78	2020-2031
212	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	ст-ца Тамань - п. Веселовка	19,41	реконструкция	а/бетон	1 421 525,63	2020-2031
213	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	ст-ца Фонталовская - п. Волна Революции	5,04	реконструкция	а/бетон	418 719,45	2020-2031
214	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры	5,36	реконструкция	а/бетон	426 547,85	2020-2031
215	МО Темрюкский район	а/дорога пос. Таманский – пос. Волна км 0+000 – км 6+053	6,05	капитальный ремонт	а/бетон	563 794,74	2023-2025
216	Новотаманское СП	п. Прогресс ул. Ленина от ул. Гагарина до ул. Комсомольская	0,24	ремонт	а/бетон	1 794,44	2021
217	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Сосновая от а/д Тамань-Веселовка до д.19 по ул. Сосновая	0,25	ремонт	а/бетон	3 784,91	2021
218	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Юбилейная от ул. Крымская до ул. Черноморская	0,42	ремонт	а/бетон	6 363,47	2021
219	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Северная от пересечения с ул. Юбилейная до пересечения с ул. Таманская	0,28	реконструкция	а/бетон	16 313,64	2025-2029
220	Новотаманское СП	а/дорога от пос. Таманский до автодороги «ст-ца Тамань – пос. Веселовка»	1,33	капитальный ремонт	а/бетон	116 473,66	2023-2024
221	Новотаманское СП	п. Прогресс ул. Виноградная	0,27	капитальный ремонт	а/бетон	8 623,13	2020-2024
222	Новотаманское СП	п. Прогресс ул. Мира	0,24	капитальный ремонт	а/бетон	7 665,00	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

223	Новотаманское СП	п. Прогресс ул. Парковая	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	7 984,38	2020-2024
224	Новотаманское СП	п. Прогресс ул. Степная от пересечения с ул. Мартыненко до пересечения с ул. Лиманная	0,52	капитальный ремонт	а/бетон	20 498,40	2025-2029
225	Новотаманское СП	п. Прогресс ул. Юбилейная	0,27	капитальный ремонт	а/бетон	8 623,13	2020-2024
226	Новотаманское СП	п. Таманский дорога к кладбищу	1,50	капитальный ремонт	а/бетон	47 906,28	2020-2024
227	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Красноармейская	0,30	капитальный ремонт	а/бетон	9 581,26	2020-2024
228	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Краснодарская от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Пионерская	0,38	капитальный ремонт	а/бетон	12 136,26	2020-2024
229	Новотаманское СП	а/д от а/д ст-ца Тамань - п.Веселовка до ул.Кубанская и по ул.Кубанская с устройством тротуара	1,30	капитальный ремонт	а/бетон	30 114,29	2020-2024
230	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Ленина от начала до пересечения с ул. Юбилейная	0,58	капитальный ремонт	а/бетон	28 220,48	2030-2034
231	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Олимпийская	0,54	капитальный ремонт	а/бетон	17 246,26	2020-2024
232	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Пролетарская от пересечения с ул. Краснодарская до пересечения с ул. Олимпийская	0,30	капитальный ремонт	а/бетон	11 826,00	2025-2029
233	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Спортивная от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Каминского	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	4 630,94	2020-2024
234	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Степная от пересечения с ул. Юбилейная до пересечения с ул. Солнечная	0,62	капитальный ремонт	а/бетон	19 801,26	2020-2024
235	Новотаманское СП	п. Таманский ул. Черноморская от пересечения с ул. Крымская до пересечения с ул. Степная	0,55	капитальный ремонт	а/бетон	21 681,00	2025-2029
236	Сенное СП	п. Сенной пер. Маячный	0,31	строительство	а/бетон	4 614,27	2020-2024
237	Сенное СП	п. Приморский ул. Космонавтов от д. 11 до ул. 255 Таманской дивизии	0,20	ремонт	а/бетон	1 507,93	2021

Продолжение таблицы 3.1

238	Сенное СП	Подъездная автомобильная дорога к кладбищу в п. Сенной	0,30	капитальный ремонт	а/бетон	11 049,82	2026-2028
239	Сенное СП	п. Солёный ул. Верхняя	0,75	ремонт	а/бетон	11 234,09	2020-2024
240	Сенное СП	п.Приморский ул.Набережная от ул. 50 Лет октября до ул.Гаражная	0,38	ремонт	а/бетон	2 865,07	2021
241	Сенное СП	п. Сенной ул. Коммунистическая от пер. Комсомольский до д.77	0,70	реконструкция	а/бетон	10 510,28	2020-2024
242	Сенное СП	п. Приморский ул. 50 лет Октября от ул. Гагарина до д.36	0,42	капитальный ремонт	а/бетон	6 348,39	2020-2024
243	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Пушкина от ул. Ростовской до ул. Коммунистической	0,86	строительство	а/бетон	32 499,93	2021-2024
244	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Ильича от ул. Ленина до ул. Садовая	0,19	ремонт	а/бетон	2 865,07	2020-2024
245	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Крылова	0,48	ремонт	а/бетон	7 162,67	2020-2024
246	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Крылова от ул. Ленина до ул. Береговая	0,38	ремонт	а/бетон	5 654,74	2020-2024
247	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Крылова от ул. Широкая до ул. Пролетарская	0,22	ремонт	а/бетон	3 317,45	2020-2024
248	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Пионерский	0,54	ремонт	а/бетон	8 067,43	2020-2024
249	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Рабочий	0,15	ремонт	а/бетон	2 261,90	2020-2024
250	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Степной	0,68	ремонт	а/бетон	10 178,54	2020-2024
251	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская перекресток пер. Горького — ул. Чапаева	0,10	ремонт	а/бетон	1 507,93	2020-2024
252	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская перекресток пер. Ильича — ул. Носова	0,10	ремонт	а/бетон	1 507,93	2020-2024
253	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская перекресток пер. Степной — ул. Ленина	0,10	ремонт	а/бетон	1 507,93	2020-2024
254	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская перекресток ул. Таманская — пер. Пушкина	0,10	ремонт	а/бетон	1 507,93	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

255	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская ул. Коммунистическая от пер. Ильича до пер. Красноармейского	1,24	ремонт	а/бетон	18 668,19	2021-2024
256	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская ул. Ростовская от пер. Крылова до пер. Зеленого	0,75	ремонт	а/бетон	11 279,33	2021-2024
257	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская ул. Садовая	1,82	ремонт	а/бетон	27 444,35	2020-2024
258	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская ул. Широкая от пер. Крылова до пер. Нового	0,82	ремонт	а/бетон	12 365,04	2021-2024
259	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Казачий	1,20	ремонт	а/бетон	9 047,59	2021-2024
260	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Горный от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Садовая	0,58	реконструкция	а/бетон	34 110,33	2025-2029
261	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Горького от д.35/1 до ул. Заводская д.69	1,00	реконструкция	а/бетон	59 025,71	2020-2024
262	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Горького от пересечения с ул. Ленина до д.43	0,84	реконструкция	а/бетон	49 534,14	2020-2024
263	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Горького от ул. Верхняя д.209 до пересечения с ул. Широкая	0,24	реконструкция	а/бетон	14 296,68	2020-2024
264	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Ильича от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Садовая	0,75	реконструкция	а/бетон	44 195,13	2020-2024
265	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Крылова от ул. Верхняя д.215 до пересечения с ул. Широкая	0,27	реконструкция	а/бетон	16 017,03	2020-2024
266	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Новый от пересечения с ул. Короткая до д.4А	1,11	реконструкция	а/бетон	65 551,16	2025-2029
267	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Пугачева от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Береговая	1,04	реконструкция	а/бетон	61 932,50	2025-2029

Продолжение таблицы 3.1

268	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Рабочий от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Таманский	0,21	реконструкция	а/бетон	18 527,41	2030-2034
269	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Школьный от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Береговая	1,24	реконструкция	а/бетон	112 068,22	2030-2034
270	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Береговая от пересечения с пер. Степной до пересечения с пер. Красноармейский	2,09	реконструкция	а/бетон	123 687,04	2025-2029
271	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Верхняя от пересечения с пер. Горького до пересечения с пер. Красноармейский	1,17	реконструкция	а/бетон	69 110,50	2020-2024
272	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Виноградная от д.47 до пересечения с пер. Гоголя	0,66	реконструкция	а/бетон	39 330,70	2025-2029
273	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Гагарина от д.77 до пересечения с пер. Ильича	1,38	реконструкция	а/бетон	81 568,19	2025-2029
274	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Железнодорожная от пересечения с пер. Ильича до пересечения с пер. Рабочий	1,09	реконструкция	а/бетон	64 542,68	2025-2029
275	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Кирова от д.145 до д.1	1,96	реконструкция	а/бетон	177 140,10	2030-2034
276	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Комсомольская от д.160 до д.7	2,46	реконструкция	а/бетон	145 636,30	2020-2024
277	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Короткая от д.8 до д.46	0,98	реконструкция	а/бетон	57 957,91	2025-2029
278	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Носова от пересечения с пер. Первомайский до пересечения с пер. Гоголя	1,35	реконструкция	а/бетон	122 009,76	2030-2034
279	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Пролетарская от пересечения с пер. Новый до пересечения с пер. Октябрьский	3,19	реконструкция	а/бетон	287 852,66	2030-2034

Продолжение таблицы 3.1

280	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Таманская от д.1 до д.185	2,37	реконструкция	а/бетон	140 712,54	2020-2024
281	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Титова от д.138 до д.2	2,17	реконструкция	а/бетон	128 610,79	2025-2029
282	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Чапаева от д.77 до д.2	1,51	реконструкция	а/бетон	136 470,18	2030-2034
283	Старотитаровское СП	ст. Старотитаровская пер. Лермонтова	0,62	капитальный ремонт	а/бетон	19 641,57	2020-2024
284	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская дорога местного значения соединяющая пер. Казачий в ст-це Старотитаровская с х. Дубовый Рынок	7,02	капитальный ремонт	а/бетон	224 041,70	2020-2024
285	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Застаничный от пересечения с ул. Широкая до пересечения с ул. Северолиманная	0,85	капитальный ремонт	а/бетон	41 114,32	2030-2034
286	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Казачий от пересечения с тупик Лебединский до пересечения с ул. Ленина	0,51	капитальный ремонт	а/бетон	24 814,56	2030-2034
287	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская пер. Октябрьский от пересечения с ул. Верхняя до пересечения с ул. Пролетарская	0,47	капитальный ремонт	а/бетон	22 868,32	2030-2034
288	Старотитаровское СП	ст-ца Старотитаровская ул. Титова от пер. Ильича до пер. Рабочего	1,20	капитальный ремонт	а/бетон	38 325,02	2021-2024
289	Таманское СП	п. Волна ул. Виноградная от д.1А до д.16	0,27	реконструкция	а/бетон	15 720,41	2025-2029
290	Таманское СП	п. Волна ул. Зеленская от пересечения с ул. Виноградная до пересечения с ул. Северная	0,62	реконструкция	а/бетон	36 957,81	2025-2029
291	Таманское СП	п. Волна ул. Победы от д.1 до пересечения с ул. Садовая	0,51	реконструкция	а/бетон	30 076,42	2020-2024
292	Таманское СП	п. Волна ул. Садовая от пересечения с ул. Виноградная до пересечения с ул. Победы	0,21	реконструкция	а/бетон	12 279,72	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

293	Таманское СП	п. Таманский ул. Заречная от д.21 до пересечения с ул. Заводская	0,91	реконструкция	а/бетон	53 746,02	2025-2029
294	Таманское СП	ст-ца Тамань пер. Горный от д.1А до пересечения с ул. Лебедева	0,42	реконструкция	а/бетон	24 915,37	2020-2024
295	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. 225-я Таманская от пересечения с ул. Пролетарская до пересечения с ул. Октябрьская	1,22	реконструкция	а/бетон	72 373,23	2025-2029
296	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Возрождения от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Калинина	1,42	реконструкция	а/бетон	84 237,69	2020-2024
297	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Володарского от пересечения с ул. Заозерная до пересечения с пер. Горный	1,18	реконструкция	а/бетон	70 000,34	2020-2024
298	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Гоголя от пересечения с ул. Мичурина до д.51А	0,77	реконструкция	а/бетон	45 381,57	2025-2029
299	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Горького от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Мира	0,88	реконструкция	а/бетон	51 907,03	2025-2029
300	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Декабристов от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Мира	1,37	реконструкция	а/бетон	80 974,97	2025-2029
301	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Декабристов от пересечения с ул. Октябрьская до д.1Б	0,17	реконструкция	а/бетон	14 912,30	2030-2034
302	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Калинина от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Некрасова	1,91	реконструкция	а/бетон	113 009,02	2025-2029
303	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Карла Либкнехта от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Косоногова	1,90	реконструкция	а/бетон	112 712,41	2020-2024
304	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Энгельса от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Лебедева	2,34	реконструкция	а/бетон	138 517,62	2020-2024
305	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Щорса от ул. Лебедева до ул. Октябрьской	0,21	реконструкция	а/бетон	12 161,08	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

306	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Фонтанная от д.3 до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,99	реконструкция	а/бетон	58 432,49	2020-2024
307	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Фанагорийская от пересечения с ул. Таманской Дивизии до пересечения с ул. Соседского	0,34	реконструкция	а/бетон	19 872,98	2020-2024
308	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Соседского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Беликова	0,42	реконструкция	а/бетон	24 618,76	2020-2024
309	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Революции от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Пролетарская	0,75	реконструкция	а/бетон	44 491,74	2020-2024
310	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Покровская от пересечения с ул. Октябрьская до д.17	0,30	реконструкция	а/бетон	17 796,70	2025-2029
311	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Первомайская от ул. К.Маркса до ул. Октябрьской	0,24	реконструкция	а/бетон	72 966,45	2020-2024
312	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Первомайская от пересечения с ул. Октябрьская до пересечения с ул. Калинина	1,36	реконструкция	а/бетон	80 678,36	2020-2024
313	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Островского от пересечения с ул. Косоногова до пересечения с ул. Некрасова	0,76	реконструкция	а/бетон	68 235,09	2030-2034
314	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Октябрьская от пересечения с ул. Котовского до пересечения с ул. Покровская	0,28	реконструкция	а/бетон	16 610,25	2020-2024
315	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Некрасова от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Комсомольская	0,32	реконструкция	а/бетон	18 983,14	2025-2029
316	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Мичурина от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. Пролетарская	0,84	реконструкция	а/бетон	49 830,75	2025-2029
317	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Мира от пересечения с ул. Пушкина до пересечения с пер. Новостроек	0,31	реконструкция	а/бетон	18 389,92	2025-2029

Продолжение таблицы 3.1

318	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Мира от пересечения с ул. Первомайская до пересечения с ул. Горького	0,61	реконструкция	а/бетон	54 768,83	2030-2034
319	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Маяковского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. Беликова	0,35	реконструкция	а/бетон	20 466,20	2020-2024
320	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Лермонтова от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,37	реконструкция	а/бетон	21 949,26	2020-2024
321	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Ленина от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Горького	1,14	реконструкция	а/бетон	67 330,83	2025-2029
322	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Лебедева от д.102 до пересечения с ул. Станичная	0,30	реконструкция	а/бетон	17 500,08	2020-2024
323	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Крупской от д.104Б до пересечения с пер. Новостроек	2,10	реконструкция	а/бетон	124 576,87	2025-2029
324	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Котовского от пересечения с ул. Гоголя до пересечения с ул. Октябрьская	0,68	реконструкция	а/бетон	40 042,57	2020-2024
325	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Косоногова от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Кирова	0,39	реконструкция	а/бетон	22 839,09	2020-2024
326	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Комсомольская от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	1,61	реконструкция	а/бетон	95 508,94	2025-2029
327	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Кирова от д.135 до пересечения с ул. Марата	1,31	реконструкция	а/бетон	77 712,24	2025-2029
328	Таманское СП	п. Веселовка дорога на кладбище	0,20	капитальный ремонт	а/бетон	6 387,50	2020-2024
329	Таманское СП	п. Веселовка ул. Водительская	0,33	капитальный ремонт	а/бетон	13 008,60	2025-2029
330	Таманское СП	п. Веселовка ул. Набережная	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	12 775,01	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

331	Таманское СП	п. Веселовка ул. Титова	0,32	капитальный ремонт	а/бетон	10 060,32	2020-2024
332	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Мичурина от ул. К.Маркса до ул. К.Либнехта	0,69	капитальный ремонт	а/бетон	28 871,94	2022
333	Таманское СП	ст-ца Тамань ул. Карла Либнехта от ул. Мичурина до ул. Ленина	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	27 360,09	2022
334	Темрюкское ГП	а/д ул. Октябрьская от ул. Карла Либнехта до ул. Декабристов в г. Темрюк	2,47	капитальный ремонт	а/бетон	78 789,86	2020-2024
335	Темрюкское ГП	а/д по ул. Чернышевского (от ул. Таманской до ул. Парижской Коммуны) в г. Темрюк	0,50	капитальный ремонт	а/бетон	16 096,51	2020-2024
336	Темрюкское ГП	а/д по ул. Советская от ул. Карла Либнехта до ул. Декабристов в г. Темрюк	2,38	капитальный ремонт	а/бетон	75 883,55	2020-2024
337	Темрюкское ГП	а/д по ул. Парижской Коммуны (от Герцена до ул. Чернышевского) в г. Темрюк	0,71	капитальный ремонт	а/бетон	22 675,64	2020-2024
338	Темрюкское ГП	а/д по ул. Муравьева от Бувина до ул. Калинина в г. Темрюк	1,29	капитальный ремонт	а/бетон	41 103,59	2020-2024
339	Темрюкское ГП	а/д по ул. Даргомыжского от ул. Калинина до ул. Бувина в г. Темрюк	1,40	капитальный ремонт	а/бетон	44 712,53	2020-2024
340	Темрюкское ГП	а/д по ул. Герцена от ул. Советской до ул. Пионерской в г. Темрюк	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	12 775,01	2020-2024
341	Темрюкское ГП	а/д по ул. Бувина от ул. Урицкого до ул. Декабристов в г. Темрюк	1,68	капитальный ремонт	а/бетон	53 655,03	2020-2024
341	Темрюкское ГП	а/д по ул. Володарского от ул. Советской до дамбы (в черте г. Темрюка воль реки Кубань по правому берегу) в г. Темрюк	0,40	капитальный ремонт	а/бетон	36 000,00	2022
342	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Советская	0,32	капитальный ремонт	а/бетон	10 283,88	2020-2024
343	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Собина	0,18	капитальный ремонт	а/бетон	5 589,07	2020-2024
344	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Пушкина	0,32	капитальный ремонт	а/бетон	10 060,32	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

345	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Мира	0,34	капитальный ремонт	а/бетон	10 762,94	2020-2024
346	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Малогвардейцев	0,51	капитальный ремонт	а/бетон	16 288,14	2020-2024
347	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Лермонтова от ул. Героев до ул. Собина	0,14	капитальный ремонт	а/бетон	4 311,57	2020-2024
348	Фонталовское СП	ст. Фонталовская ул. Героев	0,58	капитальный ремонт	а/бетон	18 523,76	2020-2024
349	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Янтарная	0,30	капитальный ремонт	а/бетон	9 581,26	2020-2024
350	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Южная	0,82	капитальный ремонт	а/бетон	26 029,08	2020-2024
351	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Таманская от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Степная	0,68	капитальный ремонт	а/бетон	21 717,51	2020-2024
352	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Степная от пересечения с ул. Скифская до пересечения с ул. Красная	1,97	капитальный ремонт	а/бетон	62 757,23	2020-2024
353	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Степная от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Краснофлотская	0,14	капитальный ремонт	а/бетон	4 471,25	2020-2024
354	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Садовая	0,50	капитальный ремонт	а/бетон	15 968,76	2020-2024
355	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Рабочая	1,56	капитальный ремонт	а/бетон	49 662,84	2020-2024
356	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Рабочая	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	4 790,63	2020-2024
357	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Пушкина	0,69	капитальный ремонт	а/бетон	21 973,01	2020-2024
358	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Прохладная	0,51	капитальный ремонт	а/бетон	16 352,01	2020-2024
359	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Приморская от пересечения с ул. Кубанская до пересечения с ул. Краснофлотская	0,49	капитальный ремонт	а/бетон	19 315,80	2025-2029

Продолжение таблицы 3.1

360	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Приморская от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Краснофлотская	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	4 630,94	2020-2024
361	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Приморская от пересечения с пер. Азовский до пересечения с ул. Восточная	0,33	капитальный ремонт	а/бетон	10 603,26	2020-2024
362	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Молодежная	0,91	капитальный ремонт	а/бетон	29 127,02	2020-2024
363	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Мира от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Степная	0,26	капитальный ремонт	а/бетон	8 303,76	2020-2024
364	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Мира от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Степная	0,18	капитальный ремонт	а/бетон	5 621,00	2020-2024
365	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Кубанская	0,64	капитальный ремонт	а/бетон	20 440,01	2020-2024
366	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Ленина от пересечения с ул. Восточная до пересечения с ул. Прохладная	0,28	капитальный ремонт	а/бетон	8 878,63	2020-2024
367	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Лазурная	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	4 790,63	2020-2024
368	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Кубанская	0,33	капитальный ремонт	а/бетон	10 379,69	2020-2024
369	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Краснофлотская от пересечения с ул. Береговая до пересечения с ул. Степная	1,23	капитальный ремонт	а/бетон	39 283,15	2020-2024
370	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Красная	0,43	капитальный ремонт	а/бетон	13 573,45	2020-2024
371	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Комсомольская	1,76	капитальный ремонт	а/бетон	56 050,35	2020-2024
372	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Коммунистическая	0,78	капитальный ремонт	а/бетон	24 847,39	2020-2024
373	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Дружбы от ул. Ленина до ул. Комсомольская	0,67	капитальный ремонт	а/бетон	21 238,45	2021

Продолжение таблицы 3.1

374	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Горького	0,20	капитальный ремонт	а/бетон	6 387,50	2020-2024
375	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Восточная	0,57	капитальный ремонт	а/бетон	18 044,70	2020-2024
376	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Виноградная от пересечения с ул. Приморская до пересечения с ул. Пушкина	1,00	капитальный ремонт	а/бетон	31 873,64	2020-2024
377	Фонталовское СП	п. Кучугуры ул. Береговая от д.67 до пересечения с ул. Приморская	0,84	капитальный ремонт	а/бетон	26 827,52	2020-2024
378	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Яхтенный	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	7 984,38	2020-2024
379	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Цветочный	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	7 984,38	2020-2024
380	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Уютный	0,21	капитальный ремонт	а/бетон	6 738,82	2020-2024
381	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Таманский	0,16	капитальный ремонт	а/бетон	5 110,00	2020-2024
382	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Спортивный	0,10	капитальный ремонт	а/бетон	3 257,63	2020-2024
383	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Солнечный	0,33	капитальный ремонт	а/бетон	10 379,69	2020-2024
384	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Приморский	0,33	капитальный ремонт	а/бетон	10 379,69	2020-2024
385	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Почтовый	0,35	капитальный ремонт	а/бетон	11 018,44	2020-2024
386	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Курортный	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	4 854,50	2020-2024
387	Фонталовское СП	п. Кучугуры пер. Азовский	0,27	капитальный ремонт	а/бетон	8 623,13	2020-2024
388	Фонталовское СП	п. Волна Революции ул. Южная	0,27	капитальный ремонт	а/бетон	8 463,44	2020-2024
389	Фонталовское СП	п. Волна Революции ул. Солнечная	0,19	капитальный ремонт	а/бетон	6 004,25	2020-2024
390	Фонталовское СП	п. Волна Революции ул. Набережная от ул. 1-я улица до ул. Набережная д.2	0,27	капитальный ремонт	а/бетон	8 463,44	2020-2024

Продолжение таблицы 3.1

391	Фонталовское СП	п. Волна Революции ул. Набережная	1,09	капитальный ремонт	а/бетон	34 652,21	2020-2024
392	Фонталовское СП	п. Волна Революции ул. Морская	0,85	капитальный ремонт	а/бетон	26 987,20	2020-2024
393	Фонталовское СП	п. Волна Революции ул. 2-я улица	0,41	капитальный ремонт	а/бетон	13 030,51	2020-2024
394	Фонталовское СП	п. Волна Революции пер. Совхозный	0,22	капитальный ремонт	а/бетон	6 866,57	2020-2024
395	МО Темрюкский район	Мост через ручей на автодороге "Подъезд к АБЗ (км 0+000-2+045)"	0,03	реконструкция	железобетон, а/бетон	189 050,39	2026-2028
396	МО Темрюкский район	Автодорога "Подъезд к АБЗ (км 0+000-2+045)" и автодорога Старотитаровская-Дубовый рынок	3,92	капитальный ремонт	а/бетон	450 660,00	2025-2028
					Итого	955 185,94	

*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации, из расчета:

- Стоимость реконструкции 1 км 1 полосы 29 661,16 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.
- Стоимость строительство 1 км 1 полосы 18 895,31 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.
- Стоимость капитальный ремонт 1 км 1 полосы 15 968,76 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.
- Стоимость ремонт 1 км 1 полосы 7 539,657 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.

Таблица 3.2 – Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству велодорожек в МО Темрюкский район

№ п/п	Место дислокации	Протяженность, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	ст-ца Тамань по ул. Карла Маркса от пересечения с ул. Мичурина до д.3	4,675	7012,5	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	26647,5	2020-2024
2	ст-ца Тамань по ул. Пушкина от пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии до пересечения с ул. Карла Маркса	1,61	2415	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	9177,0	2020-2024
3	п. Кучугуры по ул. Степная от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Красная	0,35	525	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	1995,0	2020-2024
4	п. Кучугуры по ул. Красная от пересечения с ул. Степная до пересечения с ул. Береговая	1,305	1957,5	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	7438,5	2020-2024
5	ст-ца Голубицкая по ул. Красная от д.206 до пересечения с ул. Восточная	3,095	4642,5	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	17641,5	2020-2024
6	ст-ца Голубицкая по ул. Восточная от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Курортная	1,105	1657,5	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	6298,5	2020-2024
7	ст-ца Голубицкая по ул. Курортная от пересечения с ул. Восточная до здания санаторий «Приморье»	2,23	3345	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	12711,0	2020-2024
8	п. Кучугуры по ул. Гагарина от пересечения с ул. Степная до пересечения с ул. Ленина	0,91	1365	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	5410,0	2025-2029
9	п. Кучугуры по ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Восточная	2,59	3885	1.Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство технических средств ОДД	15397,8	2025-2029

Продолжение таблицы 3.2

10	п. Кучугуры по ул. Береговая от пересечения с ул. Красная до Смотровой	0,965	1447,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	5737,0	2025-2029
11	ст-ца Голубицкая по ул. Чайкинская от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Разина	0,455	682,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	2705,0	2025-2029
12	ст-ца Голубицкая по ул. Разина от пересечения с ул. Чайкинская до пересечения с ул. Набережная	0,377	565,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	2241,3	2025-2029
13	ст-ца Голубицкая по ул. Набережная от пересечения с ул. Разина до ул. Курортная д.2А	1,667	2500,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	10336,6	2030-2034
14	ст-ца Голубицкая по ул. Курортная от д.2А до пересечения с пер. Приморский	0,68	1020	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	4216,5	2030-2034
15	ст-ца Голубицкая по ул. Набережная от пересечения с пер. Приморский до пересечения с пер. Водный	0,455	682,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	2821,3	2030-2034
16	ст-ца Голубицкая по ул. Курортная от пересечения с пер. Водный до пересечения с ул. Восточная	0,345	517,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	2139,3	2030-2034
Итого:					132913,9	

*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации 4,3%, из расчета: Стоимость строительства 1 км велополотна – 5 700 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.

Таблица 3.3 – Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству тротуаров и пешеходных дорожек в МО Темрюкский район

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяжен-- ность участка, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Кирова от пересечения с ул. Революции до пересечения с ул. Крупской	2,3	3450	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5060,00	2020-2024
2	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Крупской от пересечения с пер. Новостроек до д.104Б	1,95	2925	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	4290,00	2020-2024
3	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Мира от пересечения с пер. Новостроек до пересечения с ул. Первомайская	1,77	2655	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3894,00	2020-2024
4	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Беликова от пересечения с ул. Крупской до пересечения с ул. Маяковского	0,56	840	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1232,00	2020-2024
5	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Беликова от пересечения с ул. Соседского до пересечения с ул. Победы	0,74	1110	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1628,00	2020-2024
6	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Победы от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,36	540	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	792,00	2020-2024

Продолжение таблицы 3.3

7	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. 8-й Гвардейской Дивизии от пересечения с ул. Маяковского до пересечения с ул. Пушкина	0,777	1165,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1709,40	2020-2024
8	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Фанагорийская от пересечения с ул. Таманской Армии до пересечения с ул. Фонтанная	0,85	1275	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1870,00	2020-2024
9	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Лебедева от пересечения с ул. Карла Маркса до д.102	1,93	2895	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	4246,00	2020-2024
10	ст-ца Тамань строительство тротуара по пер. Суворовский от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с пер. Азовский	0,335	502,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	737,00	2020-2024
11	ст-ца Тамань строительство тротуара по пер. Северный от пересечения с пер. Суворовский до пересечения с ул. Заводская	0,27	405	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	594,00	2020-2024
12	ст-ца Тамань строительство тротуара по пер. Азовский от пересечения с ул. Победы до д.30	0,332	498	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	730,40	2020-2024
13	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Фонтанная от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,835	1252,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1837,00	2020-2024
14	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Маяковского от д.1 до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	1,1	1650	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2420,00	2020-2024

Продолжение таблицы 3.3

15	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Соседского от пересечения с ул. Калинина до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,935	1402,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2057,00	2020-2024
16	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Лермонтова от пересечения с ул. Беликова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,356	534	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	783,20	2020-2024
17	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Карла Либкнехта от пересечения с ул. Косоногова до пересечения с ул. Мичурина	1,08	1620	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2376,00	2020-2024
18	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Ленина от д.121 до пересечения с ул. Марата	1,327	1990,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2919,40	2020-2024
19	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Пушкина	0,215	322,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	473,00	2020-2024
20	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Пушкина от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	0,692	1038	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1522,40	2020-2024
21	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с ул. Карла Маркса до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	1,596	2394	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3511,20	2020-2024
22	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Марата от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. 8-й Гвардейской Дивизии	1,756	2634	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3863,20	2020-2024

Продолжение таблицы 3.3

23	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Горького от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Мира	0,865	1297,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1903,00	2020-2024
24	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Декабристов от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Мира	0,646	969	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1421,20	2020-2024
25	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Декабристов от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Октябрьская	1,75	2625	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3850,00	2020-2024
26	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Первомайская от пересечения с ул. Мира до д.3	2,665	3997,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5863,00	2025-2029
27	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Революции от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Пролетарская	1,55	2325	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3410,00	2025-2029
28	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Мичурина от пересечения с ул. Карла Либкнехта до пересечения с ул. Пролетарская	1,53	2295	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3366,00	2025-2029
29	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. 225-я Таманская от д.51 до пересечения с ул. Октябрьская	1,228	1842	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2701,60	2025-2029
30	ст-ца Тамань строительство тротуара по ул. Энгельса от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Лебедева	2,325	3487,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5115,00	2025-2029

Продолжение таблицы 3.3

31	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Садовая от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Садовая	0,87	1305	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1914,00	2025-2029
32	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Советская от пересечения с ул. Садовая до пересечения с ул. Школьная	0,445	667,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	979,00	2025-2029
33	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Мичурина от д.24 до пересечения с ул. Садовая	0,475	712,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1045,00	2025-2029
34	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Суворова от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Садовая	0,32	480	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	704,00	2025-2029
35	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Мичурина до пересечения с ул. Советская	0,878	1317	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1931,60	2025-2029
36	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Красноармейская от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Советская	0,165	247,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	363,00	2025-2029
37	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Школьная от д.1 до пересечения с ул. Советская	0,47	705	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1034,00	2025-2029
38	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Ломоносова от пересечения с ул. Школьная до пересечения с ул. Красноармейская	0,24	360	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	528,00	2025-2029

Продолжение таблицы 3.3

39	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Лермонтова от пересечения с ул. Школьная до пересечения с ул. Красноармейская	0,24	360	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	528,00	2025-2029
40	п. Виноградный строительство тротуара по ул. Гагарина от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Садовая	0,315	472,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	693,00	2025-2029
41	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Верхняя от д.110А до пересечения с пер. Красноармейский	2,275	3412,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5005,00	2025-2029
42	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Красноармейский	2,655	3982,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5841,00	2025-2029
43	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Пушкина от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Полевой	2,868	4302	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	6309,60	2025-2029
44	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по ул. Кооперативная от пересечения с пер. Гоголя до пересечения с пер. Горького	2,298	3447	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5055,60	2025-2029
45	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Горького от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Кооперативная	0,126	189	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	277,20	2025-2029
46	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Урицкого от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Береговая	0,945	1417,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2079,00	2025-2029

Продолжение таблицы 3.3

47	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Шевченко от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Кооперативная	1,205	1807,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2651,00	2025-2029
48	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Володарского от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Кооперативная	1,216	1824	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2675,20	2025-2029
49	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Лермонтова от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Октябрьская	0,783	1174,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1722,60	2025-2029
50	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Лермонтова от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Береговая	0,616	924	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1355,20	2025-2029
51	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Советский от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Береговая	0,645	967,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1419,00	2025-2029
52	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Почтовый от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Береговая	1,677	2515,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3689,40	2025-2029
53	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Ворошилова от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Береговая	1,635	2452,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3597,00	2025-2029
54	ст-ца Вышестеблиевская строительство тротуара по пер. Красноармейский от пересечения с ул. Застаничная до пересечения с ул. Ленина	0,975	1462,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2145,00	2025-2029

Продолжение таблицы 3.3

55	п. Юбилейный строительство тротуара по ул. Красная от пересечения с ул. Юбилейная до д.15	0,53	795	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1166,00	2025-2029
56	п. Юбилейный строительство тротуара по ул. Юбилейная от д.37 до д.2	0,745	1117,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1639,00	2025-2029
57	п. Юбилейный строительство тротуара по ул. Черноморская от д.36 до ул. Садовая д.5	0,635	952,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1397,00	2025-2029
58	п. Волна Революции строительство тротуара по ул. Солнечная от пересечения с пер. Пионерский до пересечения с ул. 2-я Улица	0,75	1125	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1650,00	2025-2029
59	п. Волна Революции строительство тротуара по пер. Пионерский от пересечения с ул. Солнечная до пересечения с ул. Давыдова	0,316	474	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	695,20	2025-2029
60	п. Волна Революции строительство тротуара по ул. Давыдова от пересечения с пер. Пионерский до пересечения с пер. Парковый	0,525	787,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1155,00	2025-2029
61	ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Давыдова от пересечения с ул. Мира до пересечения с ул. Гагарина	0,86	1290	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1892,00	2025-2029
62	ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Гагарина от пересечения с ул. Ленина до пересечения с а/д А-290 «Новороссийск - Керчь»	0,495	742,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1089,00	2025-2029

Продолжение таблицы 3.3

63	ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Гагарина до здания Детский сад №45	0,58	870	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1276,00	2025-2029
64	ст-ца Фонталовская строительство тротуара по ул. Мира от пересечения с ул. Советская до пересечения с ул. Ленина	0,425	637,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	935,00	2025-2029
65	п. Гаркуша строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с пер. Зеленый до д.62	2,48	3720	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5456,00	2030-2034
66	п. Гаркуша строительство тротуара по ул. Северная от пересечения с пер. Западный до д.1	1,227	1840,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2699,40	2030-2034
67	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Береговая от пересечения с ул. Приморская до пересечения с ул. Ленина	0,407	453	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	895,4	2030-2034
68	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Приморская от пересечения с ул. Красная до пересечения с ул. Береговая	0,167	250,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	367,40	2030-2034
69	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Мира от пересечения с ул. Рабочая до пересечения с ул. Ленина	0,257	385,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	565,40	2030-2034
70	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Коммунистическая от пересечения с ул. Комсомольская до пересечения с ул. Приморская	0,875	1312,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1925,00	2030-2034

Продолжение таблицы 3.3

71	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Красная от д.3 до пересечения с ул. Рабочая	0,439	658,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	965,80	2030-2034
72	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Мира до пересечения с ул. Восточная	1,567	2350,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3447,40	2030-2034
73	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Коммунистическая	0,665	997,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1463,00	2030-2034
74	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Комсомольская от пересечения с пер. Школьный до пересечения с ул. Дружбы	0,868	1302	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1909,60	2030-2034
75	п. Кучугуры строительство тротуара по ул. Рабочая от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с ул. Дружбы	1,648	2472	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3625,60	2030-2034
76	ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с пер. Охотничий до пересечения с пер. Школьный	0,556	834	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1223,20	2030-2034
77	ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с пер. Комсомольский до пересечения с пер. Дорожный	0,39	585	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	858,00	2030-2034
78	ст-ца Запорожская строительство тротуара по пер. Школьный от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Плоткина	0,385	577,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	847,00	2030-2034

Продолжение таблицы 3.3

79	ст-ца Запорожская строительство тротуара по пер. Комсомольский от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Плоткина	0,391	586,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	860,20	2030-2034
80	ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Таманской Дивизии от пересечения с пер. Охотничий до пересечения с пер. Дорожный	1,585	2377,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3487,00	2030-2034
81	ст-ца Запорожская строительство тротуара по ул. Плоткина от пересечения с пер. Охотничий до пересечения с пер. Дорожный	1,662	2493	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3656,40	2030-2034
82	п. Красноармейский строительство тротуара по ул. Кирова от пересечения с пер. Комсомольский до д.1	0,711	1066,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1564,20	2030-2034
83	п. Красноармейский строительство тротуара по ул. Свердлова от пересечения с пер. Комсомольский до д.16	0,352	528	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	774,40	2030-2034
84	п. Красноармейский строительство тротуара по ул. Калинина от пересечения с ул. Кирова до пересечения с ул. Садовая	0,837	1255,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1841,40	2030-2034
85	п. Батарейка строительство тротуара по ул. Ленина от д.54 до пересечения с а/д А-290 «Новороссийск - Керчь»	1,076	1614	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2367,20	2030-2034
86	п. Ильич строительство тротуара по ул. Ленина от пересечения с ул. Степная до д.40	1,055	1582,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	2321,00	2030-2034

Продолжение таблицы 3.3

87	п. Ильич строительство тротуара вдоль дороги местного значения от ул. Ленина д.8 до здания Детский сад №52	0,345	517,5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	759,00	2030-2034
88	для доступа к остановочному павильону расположенному на а/д 03 ОП РЗ 03К-494 «ст-ца Фонталовская - п. Кучугуры»	0,258	387	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	567,60	2020-2024
89	п. Волна Революции ул. Морская от пер. Парковый до пер. Совхозный	0,84	1260	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1848,00	2020-2024
Итого					188905,2	

*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации, из расчета:

- Стоимость строительства 1 км пешеходной дорожки/тротуара – 2 200 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.

Таблица 3.4 – Оценка объемов финансирования мероприятий, связанных с обустройством парковочного пространства в МО Темрюкский район

№ п/п	Кол-во машино-мест	Место дислокации	Мероприятия	Стоимость тыс.руб	Период реализации
1	14	п. Ильич, ул. Южакова, д. 1 (МБУК «Ильичевская централизованная клубная система» Запорожского с/п Темрюкского района)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	315,0	2020-2024
2	12	п. Чушка, ул. Железнодорожная, вблизи д.60 (Южный морской торговый терминал)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	270,0	2020-2024
3	5	ст. Запорожская, ул. Вокзальная, д. 22	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	112,5	2020-2024
4	6	ст. Запорожская, ул. Таманской Дивизии, д. 18 (детский сад № 49 «Журавлик»)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	135,0	2020-2024
5	7	ст. Запорожская, ул. Плоткина, д. 20-6 (Стефановская церковь)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2020-2024
6	7	ст. Фонталовская, ул. Ленина, д. 58 (детский сад № 45)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2020-2024
7	30	п. Юбилейный, ул. Ленина, д. 21, противоположная сторона	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	675,0	2020-2024
8	26	п. Сенной, ул. Мира, д. 49/10	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	585,0	2020-2024

Продолжение таблицы 3.4

9	7	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вдоль д. 82	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2020-2024
10	18	ст-ца. Тамань, ул. Некрасова, вдоль д.5 (спортплощадка)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	405,0	2020-2024
11	23	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вдоль д.211 (школа№6)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	517,5	2020-2024
12	8	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вблизи д.9 (воль сквера)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	180,0	2020-2024
13	14	ст-ца. Тамань, ул. 8-й Гвардейской Дивизии, вблизи д.2/5	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	315,0	2020-2024
14	6	п. Волна, ул. Школьная, вблизи знания почты №353535	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	135,0	2020-2024
15	15	п. Волна, ул. Приморский бульвар, вблизи д. 15	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	337,5	2020-2024
16	18	п. Сенной, ул. Мира, д. 49	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	405,0	2025-2029
17	9	ст. Голубицкая, пер. Приморский, 8-д	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	202,5	2025-2029
18	80	а/д 03 ОП МЗ 03Н-489 «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п. Прогресс», вблизи пересечения с а/д 00 ОП ФЗ-290 «Новороссийск-Керчь»	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	1800,0	2025-2029

Продолжение таблицы 3.4

19	8	ст-ца. Тамань, ул. Некрасова, вдоль д.1	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	180,0	2025-2029
20	7	ст-ца. Старотитаровская, ул. Садовая, вблизи д. 355	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2025-2029
21	4	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.274	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	90,0	2025-2029
22	14	ст-ца. Старотитаровская, пер. Красноармейский, вдоль д.1А (здание 1)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	315,0	2025-2029
23	55	п. Волна, а/д местного значения, вдоль д.61, д.56	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	1237,5	2025-2029
24	14	ст-ца. Вышестеблиевская, пер. Лермонтова, вдоль д.100 (школы №7)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	315,0	2025-2029
25	9	п. Чушка, ул. Железнодорожная, вблизи д.60 (Южный морской торговый терминал)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	202,5	2030-2034
26	8	ст. Запорожская, ул. Таманской Дивизии, д. 18 (детский сад № 49 «Журавлик»)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	180,0	2030-2034
27	5	ст. Запорожская, ул. Плоткина, д. 57-а	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	112,5	2030-2034
28	15	ст. Ахтанизовская, пер. Северный, вблизи д. 9	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	337,5	2030-2034

Продолжение таблицы 3.4

29	20	п. Кучугуры, ул. Приморская, д. 37/1, противоположная сторона	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971- 2011, ГОСТ Р 52289-2019	450,0	2030-2034
30	7	ст. Фонталовская, ул. Ленина, д. 58 (детский сад № 45)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971- 2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2030-2034
31	11	ст. Тамань, ул. Лебедева, вблизи д. 102	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971- 2011, ГОСТ Р 52289-2019	247,5	2030-2034
32	16	ст. Тамань, ул. Лебедева, вблизи д. 102	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971- 2011, ГОСТ Р 52289-2019	360,0	2030-2034
33	140	ст-ца. Старотитаровская, пер. Ильича, вблизи д.43А	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971- 2011, ГОСТ Р 52289-2019	3150,0	2030-2034
34	6	ст-ца. Старотитаровская, ул. Ленина, вблизи д.2	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971- 2011, ГОСТ Р 52289-2019	135,0	2030-2034
Итого				14490,0	

Таблица 3.5 – Оценка объемов финансирования мероприятий по организации ДД в МО Темрюкский район

№ п/п	Вид мероприятия	Объем, шт.	Стоимость, тыс.руб/шт.	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения					
1	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	9	44,3	398,7	2020-2024
2	Установка остановочных павильонов	35	45,3	1585,5	2020-2024
3	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	23	21,15	486,45	2020-2024
4	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	32	20,05	641,6	2020-2024
Мероприятия по развитию сети дорог, повышающие эффективность их функционирования					
1	Установка знака индивидуального проектирования «Внимание ведется автоматическая фото- и видеофиксация нарушений ПДД»	2	60,2	120,4	2020-2024
2	Установка ЗИП «Внимание, аварийный участок»	11	60,2	662,2	2020-2024
Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах					
1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	109	9,6	1046,4	2020-2024
2	Установка и обустройство ИН	10	25	250,0	2020-2024
Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств					
1	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	67	9,6	643,2	2020-2024
2	Установка дорожного знаков 8.3.1 «Направление действия»	4	7,5	30	2020-2024
3	Установка дорожных знаков 3.3 «Движение механических ТС запрещено»	2	9,6	19,2	2020-2024
4	Установка дорожного знака 3.2 «Движение запрещено»	3	9,6	28,8	2020-2024
5	Установка дорожного знаков 6.15.1-3 «Направление движения для грузовых автомобилей»	11	7,5	82,5	2020-2024
Мероприятия по введению светофорного регулирования					
1	Установка светофоров типа Т.1	2	2800	5600,0	2020-2024
2	Установка светофоров типа Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	3	125	375,0	2020-2024
Мероприятия по организации движения пешеходов					
1	Обустройство и приведение в нормативное состояние пешеходного перехода	111	15,7	1742,7	2020-2024
Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения					
1	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	6	2200	33000,0	2020-2029

Таблица 3.6 – Оценка объемов финансирования мероприятий по МО Темрюкский район

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей		
			2020-2024	2025-2029	2030-2034
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий					
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2020-2034	Всего:	58135,0	86891,2	43879,0
		Местный бюджет	2906,8	4344,6	2194,0
		Краевой бюджет	55228,3	82546,6	41685,1
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
2. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах					
Установка и обустройство ИН	2020-2024	Всего:	250,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	250,0	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	2020-2024	Всего:	1046,4	0,0	0,0
		Местный бюджет	1046,4	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
3. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения					
Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	2020-2024	Всего:	398,7	0,0	0,0
		Местный бюджет	398,7	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка остановочных павильонов	2020-2024	Всего:	1585,5	0,0	0,0
		Местный бюджет	1585,5	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 3.6

Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	2020-2024	Всего:	486,5	0,0	0,0
		Местный бюджет	486,5	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	2020-2024	Всего:	641,6	0,0	0,0
		Местный бюджет	641,6	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
4. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств					
Установка знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	2020-2024	Всего:	643,2	0,0	0,0
		Местный бюджет	643,2	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожного знаков 8.3.1 «Направление действия»	2020-2024	Всего:	30	0,0	0,0
		Местный бюджет	30	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожных знаков 3.3 «Движение механических ТС запрещено»	2020-2024	Всего:	19,2	0,0	0,0
		Местный бюджет	19,2	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 3.6

Установка дорожного знаков 6.15.1-3 «Направление движения для грузовых автомобилей»	2020-2024	Всего:	82,5	0,0	0,0
		Местный бюджет	82,5	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожного знака 3.2 «Движение запрещено»	2020-2024	Всего:	28,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	28,8	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
5. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	2020-2034	Всего:	4455	4702,5	5332,5
		Местный бюджет	4009,5	4232,3	4799,3
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	445,5	470,3	533,3
6. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями					
Установка светофоров Т.1	2020-2024	Всего:	5600,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	5600,0	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 3.6

Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	2020-2024	Всего:	375,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	375,0	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
7. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования					
Обустройство пешеходных переходов	2020-2024	Всего:	1742,7	0,0	0,0
		Местный бюджет	1742,7	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
8. Мероприятия по организации велосипедного движения					
Устройство велосипедных полос	2020-2034	Всего:	81909,0	31491,2	19513,7
		Местный бюджет	4095,5	1574,6	975,7
		Краевой бюджет	77813,6	29916,6	18538,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
9. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом					
Строительство/реконструкция/капитальный ремонт/ремонт существующих дорог	2020-2034	Всего:	5338351,41	2020901,74	1749561,54
		Местный бюджет	266917,57	101045,09	87478,08
		Краевой бюджет	5071433,84	1919856,65	1662083,46
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 3.6

Установка ЗИП «Внимание, аварийный участок»	2020-2024	Всего:	662,2	0,0	0,0
		Местный бюджет	662,2	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка знака индивидуального проектирования «Внимание ведется автоматическая фото– и видеофиксация нарушений ПДД»	2020-2024	Всего:	120,4	0,0	0,0
		Местный бюджет	120,4	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
10. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения					
Установка камер фото- видеофиксации нарушений ПДД	2020-2029	Всего:	13200,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	13200,0	0,0	0,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
ИТОГО:	2020-2034	Всего:	5509763,1	2143986,6	1818286,8
		Местный бюджет	304841,9	111196,5	95447,0
		Краевой бюджет	5204475,6	2032319,9	1722306,6
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	445,5	470,3	533,3

Проведенная оценка объемов финансирования запланированных мероприятий в рамках настоящей КСОДД позволяет сделать вывод о том, что размер затрат на обустройство и содержание дорог находится в пределах возможного финансирования. Кроме того, следует отметить, что указанная выше стоимость не включает в себя проектно-изыскательские работы, и должна быть уточнена для каждого отдельно взятого мероприятия.

Стоимость мероприятий приведена исходя из расчета показателей приведенных в «Докладе о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации» подготовленного во исполнение подпункта «ж» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 8 октября 2014 г. (от 12 ноября 2014 г. № Пр-2651ГС) и пункта 8 поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 25 ноября 2014 г. № ДМ-П9-8751 и размещенного 25 декабря 2018 года на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации. Стоимость запланированных мероприятий на прогнозный период увеличена с учетом уровня индексации цен, который в среднем составляет 4,3%.

4 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка, предлагаемых к реализации мероприятий осуществляются на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования. Ключевыми показателями эффективности предлагаемого мероприятия служат количественные данные существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, уровня загрузки дорог движением, затрат времени на передвижение транспортных средств.

Для проведения расчётов оценки эффективности мероприятий в среде современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM была разработана транспортная макроскопическая модель.

Структурная схема транспортной модели представляет собой совокупность элементарных звеньев объекта и связей между ними и является графическим изображением процесса моделирования ТП. Моделирование ТП состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса. Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения участников транспортного движения и учитывающая затраты на данные перемещения.

Модели спроса на транспорт описывают качественно и количественно перемещения и учитывают: причины возникновения ТП, выбор цели ТП, выбор ТС и выбор пути. Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

На момент разработки плана мероприятий текущая транспортная ситуация характеризовалась следующими обобщёнными данными, см. таблицу 4.1

Таблица 4.1 – Текущая транспортная ситуация по муниципальному образованию на конец 2019 г.

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
10033	48,7 км/ч	18,2 км	22 мин 24 сек	10,4%	58,6%

Оценка предлагаемого к реализации варианта осуществлялась на основе сравнения показателей эффективности с базовым вариантом, за который приняты существующее состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.

С целью определения перспективного увеличения и перераспределения потока легкового транспорта по сети учитывались мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки. Обработка информации осуществлялась посредством создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети.

В качестве основных атрибутов, характеризующих транспортную модель на расчётный период до 2034 года, учитывается следующие пункты развития:

- повышение уровня автомобилизации;
- развитие жилой застройки;
- создание рабочих мест;
- строительство и организации новых производств, сопровождающиеся увеличением новых рабочих мест.

По каждому транспортному району вводились прогнозные данные социально-экономической статистики на рассматриваемые прогнозные сроки.

По аналогии с вводом данных социально-экономической статистики на этапе проведения транспортного районирования, в прогнозную модель вносилась та же информация только на прогнозный период.

В рамках каждого из сценариев производились модификации элементов транспортного графа, оказывающие наиболее значимое воздействие на транспортно-эксплуатационные показатели улично-дорожной сети рассматриваемой зоны моделирования.

Транспортный эффект от реализации предлагаемых мероприятий должен выражаться в сокращении уровня загрузки автомобильных дорог, что обеспечит сокращение затрат времени в пути, снижение транспортно-эксплуатационных затрат и повышение уровня обслуживания дорожного движения, а также в снижении риска возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Результатом моделирования развития транспортной ситуации, стала разработка двух вариантов проектирования, дающих представление об изменении дорожной ситуации на различных этапах внедрения мероприятий. По каждому из вариантов определены величины загрузки участков УДС движением, времени поездки, сводные данные по которым представлены далее по тексту.

Следует учитывать, что на данном этапе итоговые целевые показатели представлены усредненными значениями, определёнными исходя из обобщённых результатов транспортного моделирования в рамках частной концепции КСОДД, результаты анализа приведены в таблицах 4.2-4.4.

Таблица 4.2 – Прогноз состояния транспортной ситуации по муниципальному образованию при базовом варианте развития на 2034 г.

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Средняя загрузка УДС	
11639	46,6 км/ч	18,2 км	23 мин 24 с	11,8%	71,5%

Таблица 4.3 – Прогноз состояния транспортной ситуации по муниципальному образованию на 2029 г. при реализации проектных решений

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
10956	49,5 км/ч	18,4 км	22 мин 18 с	10,9%	62,4%

Таблица 4.4 – Прогноз состояния транспортной ситуации по муниципальному образованию на 2034 г. при реализации проектных решений

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
14609	55,4 км/ч	19,3 км	20 мин 36 с	10,1%	46,6%

Как и предполагалось на стадии разработки вариантов, в случае стагнации в развитии транспортной инфраструктуры происходит ухудшение основных работы УДС показателей, а именно увеличение средней и максимальной загрузки сети, увеличение среднего времени поездки.

В случаях реализации предлагаемого плана развития, ожидаемо происходит улучшение по всем показателям. В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что назначенные мероприятия позволяют стабилизировать ситуацию и выйти на положительную динамику уже в середине рассматриваемого периода, а к 2034 году значительно улучшить транспортную ситуацию, обеспечить требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения.

Картограммы прогнозируемого распределения транспортной нагрузки и уровней загрузки представлены на рисунках 4.1 - 4.6. Для более удобного восприятия, все картограммы продублированы на формате А3 в графической части проекта на рисунках 97 – 107.

Сравнительная оценка всех сценариев приведена в таблице 4.5.

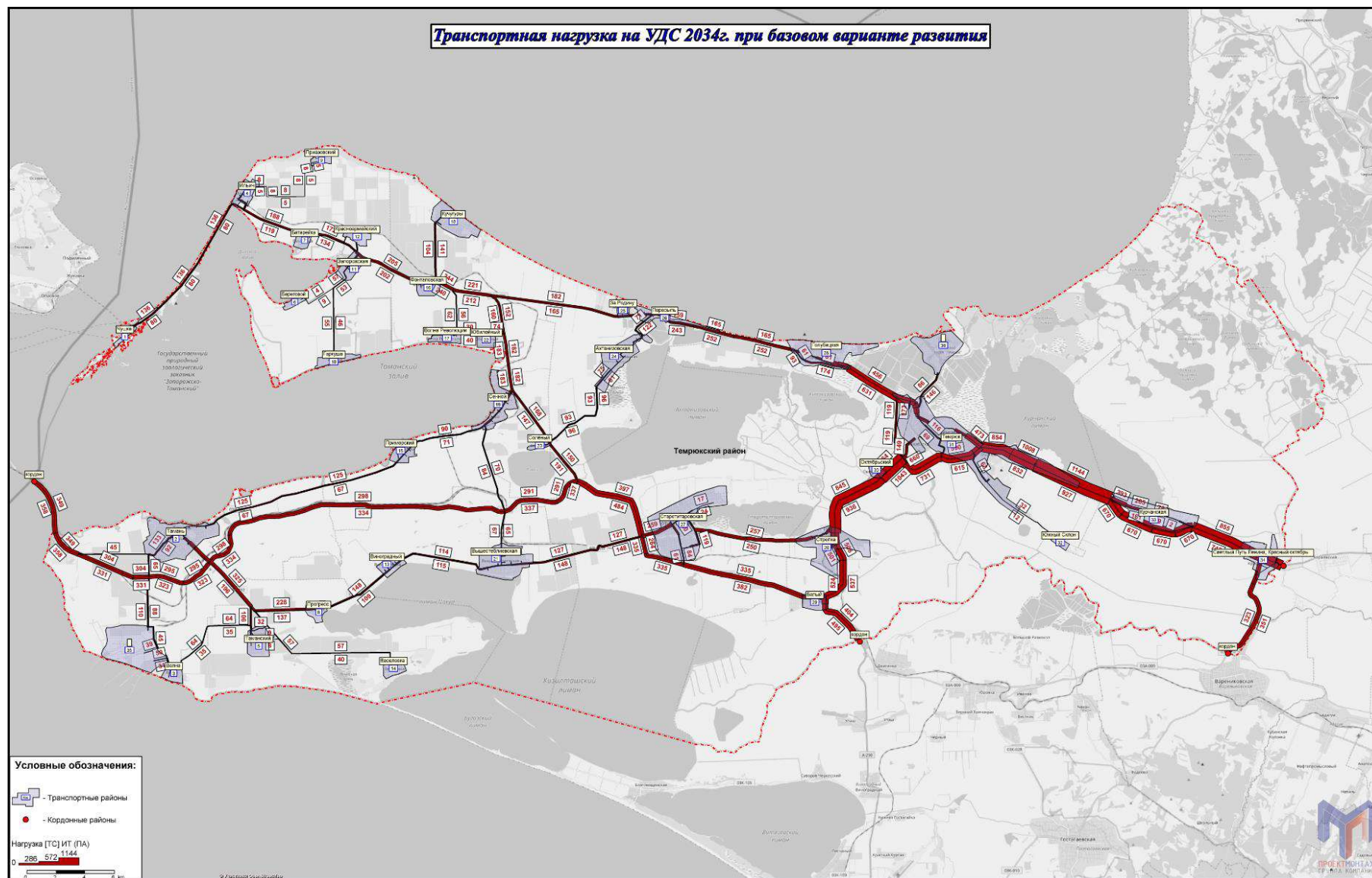


Рисунок 4.1 – Картограмма прогнозируемого распределения транспортной нагрузки на УДС муниципального образования Темрюкский район при базовом варианте проектирования на 2034 год

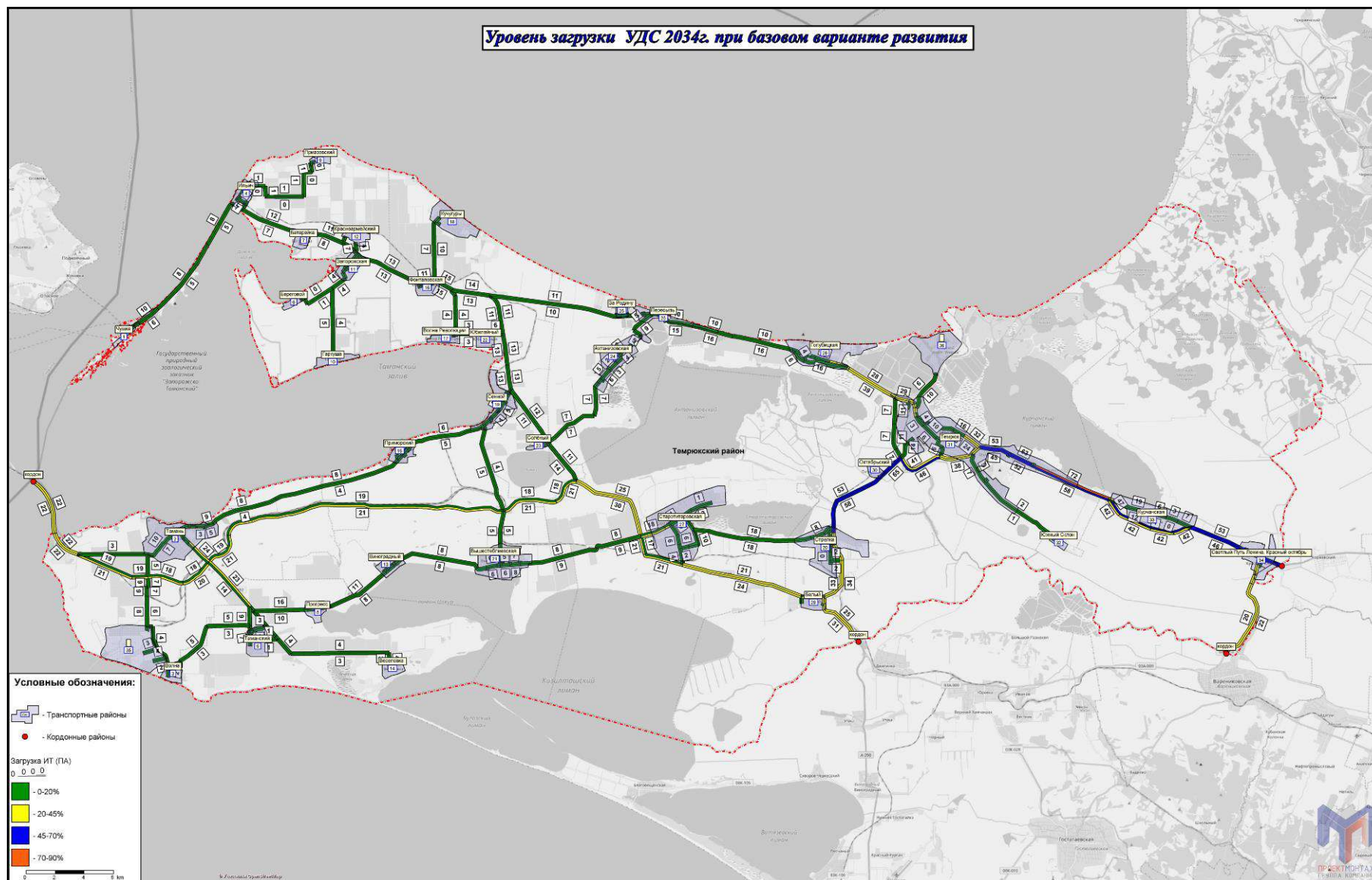


Рисунок 4.2 – Картограмма прогнозируемого распределения уровня транспортной загрузки УДС муниципального образования Темрюкский район при базовом варианте проектирования на 2034 год

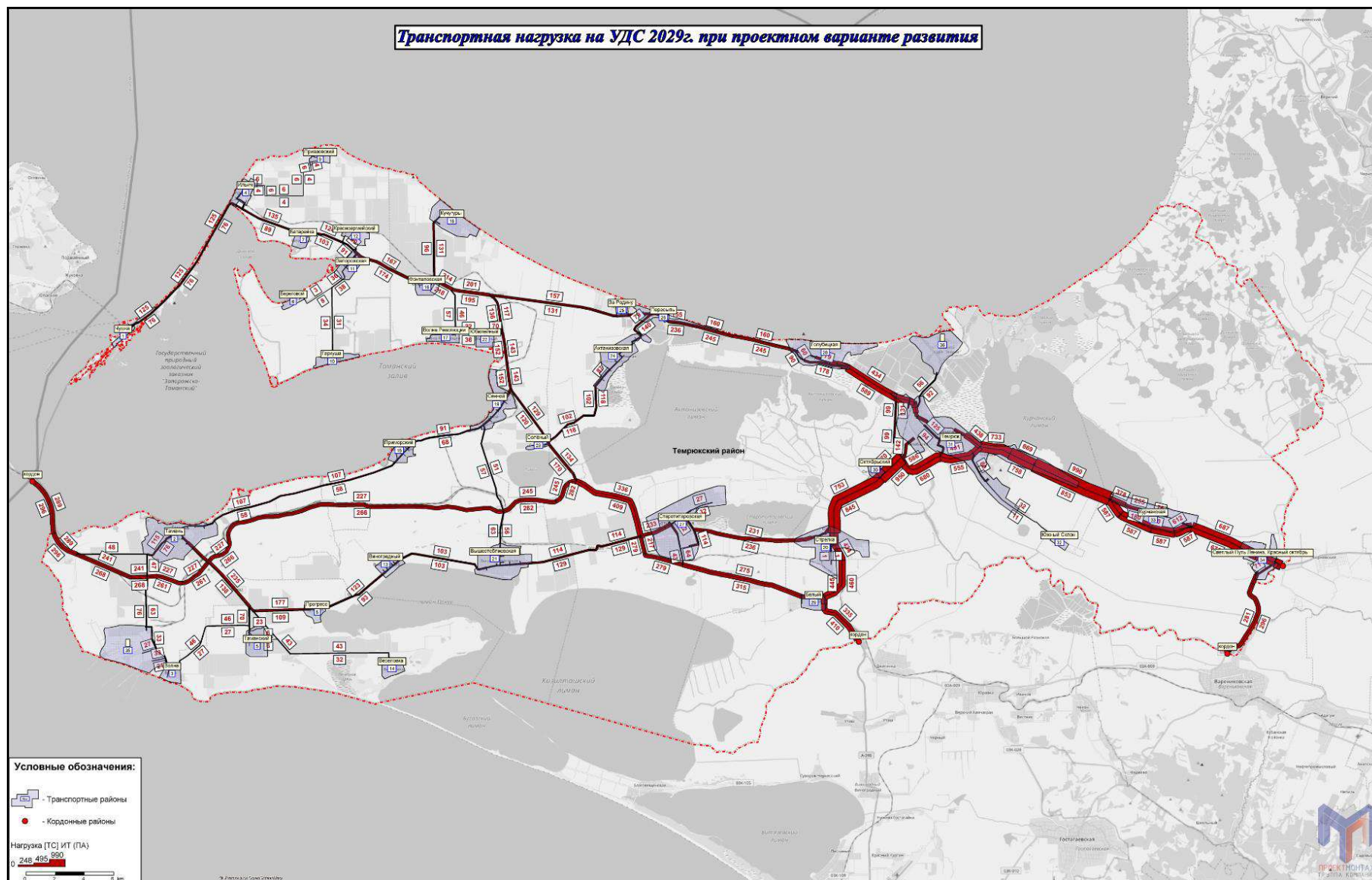


Рисунок 4.3 – Картограмма распределения прогнозируемой транспортной нагрузки на УДС муниципального образования Темрюкский район на 2029 год при реализации проектных решений

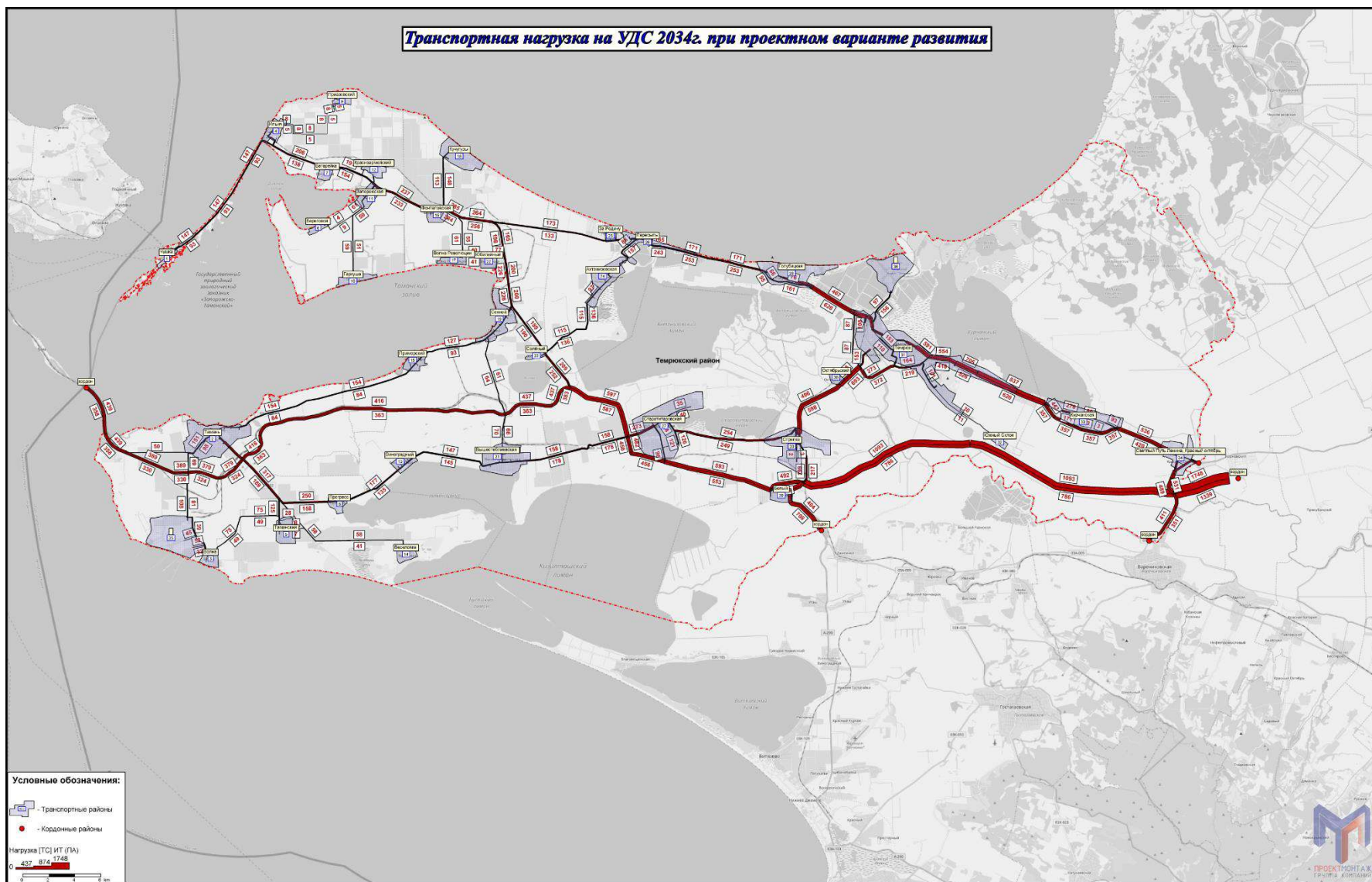


Рисунок 4.5 – Картограмма распределения прогнозируемой транспортной нагрузки на УДС муниципального образования Темрюкский район на 2034 при реализации проектных решений

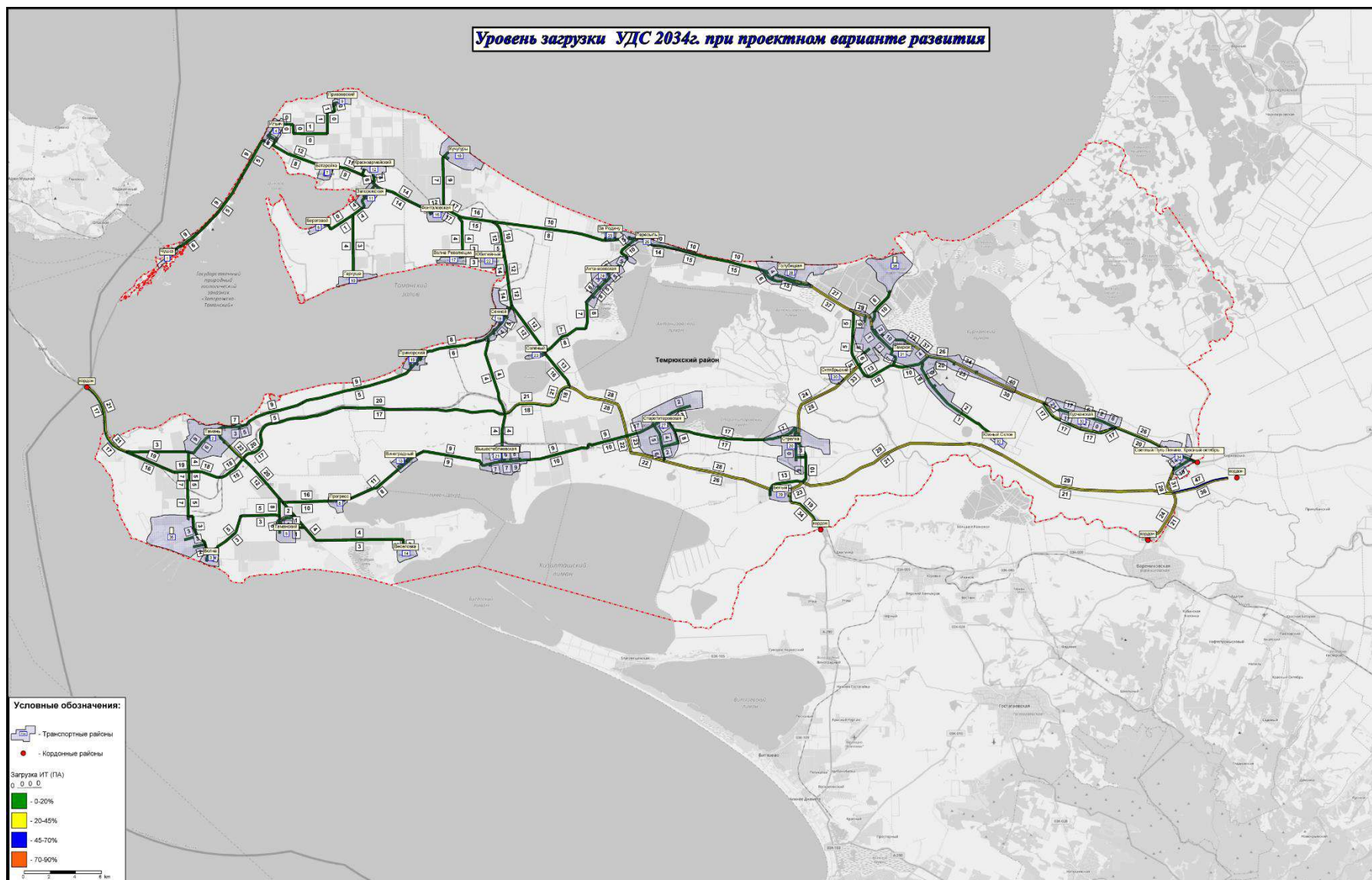


Рисунок 4.6 – Картограмма распределения прогнозируемого уровня транспортной загрузки УДС муниципального образования Темрюкский район на 2034 год при реализации проектных решений

Таблица 4.5 – Сравнительная оценка вариантов проектирования

Наименование вариантов	Уровень безопасности дорожного движения	Уровень обслуживания дорожного движения	Удельные потери времени	Средние затраты времени на передвижение ТС, час	Уровень загрузки дорог движением
Базовый вариант на 2034 год	Допустимый	A – D	0,8093	0,3901	0,118
Проектный вариант на 2029 год	Допустимый	A – C	0,8253	0,3716	0,109
Проектный вариант на 2034 год	Высокий	A – C	0,8628	0,3433	0,101

По результатам анализа картограмм интенсивности, можно сделать вывод о том, что проведение запланированных мероприятий позволит избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем и стабилизировать уровень обслуживания водителей, пропускная способность улиц и дорог муниципального образования находится в пределах допустимых значений.

Предлагаемая модель развития позволит снизить загрузку УДС до 46,6% (самые сложные места), средний уровень загрузки должен составить 10,1%.

Таким образом предлагаемый вариант концепции отражает существующие тенденции экономического развития муниципального образования и способен ликвидировать существующие и прогнозируемые недостатки УДС в пределах рассматриваемых временных промежутков.

Однако, с учётом того, что транспортная система муниципального образования является элементом транспортной системы региона, следует учитывать, что все задачи, связанные с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не могут быть решены только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в работе предложения предполагается реализовывать с участием местного, регионального и федерального бюджетов, а также привлечения значительных объемов инвестиций.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время задача проработки схем организации дорожного движения является актуальным направлением разрешения проблемы дорожно-транспортной ситуации на перспективу для любого муниципального образования.

Улучшение транспортной обстановки на дорогах страны стало возможным благодаря внедрению единой системы и подхода к организации дорожного движения и, конечно, с применением передового опыта и информационных технологий автоматизации управления дорожным движением.

Рост количества транспортных средств имеет и отрицательный эффект – увеличивается затратная часть расходуемых финансовых, людских, материальных ресурсов, растет негативное воздействие на окружающую среду. Растущее несоответствие потребностей общества и его возможностей влияет на определение основного направления развития инфраструктуры городов в транспортном преломлении и, в частности, организации дорожного движения.

Комплексная схема организации дорожного движения предполагает приведение к актуальному виду и создание проектов организации дорожного движения учитывая статистику аварийности на участках сети дорог города, организации парковочных мест, пересмотра локальных режимов светофоров и безопасности пешеходов (тротуарные столбики и пешеходные переходы), инвентаризацию существующих парковочных мест, в том числе во дворах.

В работе получены результаты анализа текущей ситуации УДС МО Темрюкский район и деятельности администрации по совершенствованию транспортной инфраструктуры, организации дорожного движения, условий возникновения ДТП и изучения общественного мнения водителей и пешеходов города.

Разработаны обоснованные предложения по совершенствованию схемы

организации дорожного движения на перспективу, уточняющие их мероприятия, в частности:

- по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов и благоприятных условий для движения инвалидов;

- по категорированию дорог с учётом их прогнозируемой загрузки и распределению транспортных потоков по УДС МО;

- по вариантам расстановки работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД;

- по совершенствованию системы информационного обеспечения участников ДД, организации движения маршрутных ТС;

- по организации пропуска транзитных ТС, в т.ч. осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов

- по скоростному режиму движения ТС и организации одностороннего движения ТС;

- по оптимизации режимов работы светофорного регулирования;

- по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям и организации велосипедного движения;

- по формированию единого парковочного пространства.

Важным результатом является ранжирование мероприятий и определение этапности реализации предложений и мероприятий.

Итогом работы является КСОДД как системообразующая совокупность мероприятий по совершенствованию ОДД, согласованную с Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, входящих в состав МО Темрюкский район Краснодарского края.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
3. Постановление Правительства РФ от 16 ноября 2018 года №1379 «Правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета»;
4. Приказ Министерства транспорта РФ от 25 декабря 2018 года №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
5. Федеральный закон от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
6. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» (ред. от 04 декабря 2018 года);
7. Федеральным законом от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» (с изменениями на 3 августа 2018 года редакция действующая с 30 декабря 2018 года);
8. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (и изменениями от 15 сентября 2018 года);
9. Перечень поручений Президента Российской Федерации от 14 марта 2016 года № Пр-637;
10. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
11. Градостроительный кодекс Российской Федерации. Принят

Государственной Думой 22 декабря 2004 года (в ред. от 13.08.2019);

12. Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»;

13. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». (редакция от 12 мая 2018 года);

14. Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 года №1662-р «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»;

15. ОДМ 218.2.020-2012 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог, утверждённые распоряжением Росавтодора 17 февраля 2012 года № 49-р.;

16. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 года № 121-ст. (ред. от 09 декабря 2013);

17. ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля». Утверждён приказом Росстандарта от 26 сентября 2017года № 1245-ст.;

18. ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения. Утвержден приказом Федерального агентства по техн. регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 года № 295-ст. (ред. от 09 декабря 2013);

19. ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования. Введён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 февраля 2018 года №81-ст; (ред.01 июня

2018);

20. ГОСТ 32952-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля. Введен в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации с 1 октября 2015 года приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 марта 2015 года № 175-ст.;

21. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 109-ст.;

22. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 года № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»»;

23. ОДМ 218.6.015.2015 Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах российской федерации. Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 12 мая 2015 года № 853-р.;

24. СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России от 30 декабря 2016 года №1034/пр.;

25. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Утвержден приказом Министерства регионального развития Российской Федерации от 30 июня 2012 г. № 266, введен в действие с 01 июля 2013 года;

26. ГОСТ 24.501–82 Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие технические требования;

27. ГОСТ 34.003-90 Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения;

28. Автоматизированные системы управления дорожным движением в городах / В. В. Петров: Учебное пособие. – Омск: Сиб. АДИ, 2015. – 104 с.;
29. Анфилатов В. С. Системный анализ в управлении: учеб. Пособие/В. С. Анфилатов, А. А. Емельянов, А.А. Кукушкин; под ред. А. А. Емельянова. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 368 с.52.
30. Руководство по проектированию и внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением на базе АССУД. Утверждено МВД СССР 13 июня 1979 года;
31. ГОСТ 34.601-90. Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Стадии создания. Введён в действие Постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 29 декабря 1990 года № 3469;
32. ГОСТ 34.602-89 Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Техническое задание на создание автоматизированной системы. Введён в действие Постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 24 марта 1989 года № 661;
33. ГОСТ 34.201-89. Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Виды, комплектность и обозначение документов при создании автоматизированных систем. Введён в действие Постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 23 марта 1989 года № 664;
34. ГОСТ 19.101-77. Единая система программной документации (ЕСПД). Виды программ и программных документов. Введен в действие Постановлением Государственного комитета стандартов Совета Министров СССР от 20 мая 1977 года № 1268;35.
35. СП 77.13330.2016 Системы автоматизации. Актуализированная редакция СНиП 3.05.07-85;
36. Приказ Министерства транспорта РФ от 18 апреля 2019 года №114

«Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 18 июня 2019 года, регистрационный № 54951);

37. ГОСТ Р 57145-2016. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения. Введён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2016 года № 1368-ст;

38. ГОСТ 32965-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока. Введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 августа 2016 г. № 997-ст в качестве национального стандарта Российской Федерации с 8 сентября 2016 года;

39. ВСН 45-68. Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах. Утв. Протоколом Минавтошосдора РСФСР 09 апреля 1968 года;

40. Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах. Утверждено в качестве отраслевой дорожной методики (ОДМ) для опытного применения распоряжением Росавтодора № ОС-555-р от 19 июня 2003 года;

41. Указ Президента РФ от 06 марта 1997 №188 (ред. от 13.07.2015) «Об утверждении Перечня сведений конфиденциального характера»;

42. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» (с изменениями на 18 марта 2019 года), принят Государственной Думой 8 июля 2006 года;

43. Руководящий документ. Автоматизированные системы. Защита от несанкционированного доступа к информации. Классификация автоматизированных систем и требования по защите информации. Классификация автоматизированных систем и требования по защите

информации. Решение председателя Гостехкомиссии России от 30 марта 1992 года;

44. Руководящий документ. Концепция защиты средств вычислительной техники и автоматизированных систем от несанкционированного доступа к информации Утверждена решением Гостехкомиссии при Президенте Российской Федерации от 30 марта 1992 года.

45. Торокин А. А. Инженерно-техническая защита информации: / А. А. Торокин. – М.: Гелиос АРВ, 2015, –960 с;

46. Соколов А. В., Шаньгин В. Ф. Защита информации в распределённых корпоративных сетях и системах. – М.: ДМК Пресс, 2012. – 656 с.

47. Солоницына К.А. «Умный светофор» как часть интеллектуальной транспортной системы // электрон. научн. журн. 2018. № 8(29). URL: <https://nauchforum.ru/journal/stud/29/34931> (дата обращения: 19.12.2018).

48. Жанказиев, С. В. Разработка проектов интеллектуальных транспортных систем/ С.В. Жанказиев. – М.: МАДИ, 2016. – 104 с;

49. ГОСТ Р 56829-2015 Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения. Ведён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 декабря 2015 года № 2150-ст.;

50. ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы. Ведён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 августа 2011 года № 251-ст;

51. ОДМ 218.9.011.2016 Рекомендации по выполнению обоснования интеллектуальных транспортных систем. Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 25 апреля 2016 года № 632-р.

52. ГОСТ Р 53622-2009 Информационные технологии. Информационно-вычислительные системы. Стадии и этапы жизненного цикла, виды и комплектность документов. Введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2009 года № 964-ст.;

53. ГОСТР 57105-2016 Интегрированная логистическая поддержка. Анализ логистической поддержки. Требования к структуре и составу базы данных. Введен в действие приказом Федерального агентства по техн. регулированию и метрологии от 28 сентября 2016 года № 1241-ст;

54. ГОСТ 34.321-96 Информационные технологии (ИТ). Система стандартов по базам данных. Эталонная модель управления данными. Принят Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 10 от 3 октября 1996 года);

55. ГОСТ Р 57100-2016 Системная и программная инженерия. Описание архитектуры. Введен в действие Приказом Росстандарта от 22 сентября 2016 года № 1190-ст.;

56. Положение по аттестации объектов информатизации по требованиям безопасности информации. Утверждено председателем ГТК при Президенте РФ 25 ноября 1994 года (обновлено 17 июля 2017 года);

57. ОДМ 218.9.015-2016 Рекомендации по организации автоматизированного мониторинга состояния искусственных сооружений автомобильных дорог в составе интеллектуальных транспортных систем. Издан на основании распоряжения ФАД от 03 февраля 2017 года №143-р;

58. ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования (с изменениями от 01.10.2008 г.), Введен в действие распоряжением Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации от 23 мая 2003 года №ИС-460-р.;

59. ГОСТ Р 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров,

дорожных ограждений и направляющих устройств. Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 года № 120-ст. (ред. от 09.12.2013);

60. ГОСТ 19433-88 Грузы опасные. Классификация и маркировка. Введен в действие Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 19 августа 1988 года № 2957;

61. ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения. Введен в действие приказом Федерального агентства по техн. регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 года № 295-ст. (изменения от 09.03.13);

62. ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах. Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 27 февраля 2013 года № 236-р.;

63. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации/ Согласовано с заместителем Министра транспорта РФ 30 июля 2018 года;

64. Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (с изменениями на 29 июля 2018 года);

65. ГОСТ 33150-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования. Принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 5 декабря 2014 года № 46);

66. СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001. Утвержден приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 14 ноября 2016 года №

798/пр;

67. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства. Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 N 758-р.).

68. ГОСТ 6665-91 Камни бетонные и железобетонные бортовые. Технические условия. Введен в действие Постановлением Гос. строительного комитета СССР от 03 апреля 1991 года № 13;

69. ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования. Введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст;

70. СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения. Утвержден приказом Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству от 27 декабря 2012 года № 112/ГС;

71. ГОСТ Р 51671-2015 Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности. Введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 октября 2015 г. N 2169-ст;

72. ГОСТ 12.4.026-2015 Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний.

73. Приказ МВД России от 23 августа 2017 №664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в

области безопасности дорожного движения». Зарегистрировано в Минюсте России 06 октября 2017 года № 48459 (ред. от 21.12.2017);

74. Федеральный закон от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в действующей» (с изменениями на 23 апреля 2019 года);

75. Федеральный закон от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Одобрен Советом Федерации 2 февраля 2007 года.

76. Постановление Правительства РФ от 24 ноября 2015 года №1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу»;

77. ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;

78. Приказ Министерства транспорта РФ от 12 августа 2011 года №211 «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам»;

79. ОДМ 218.6.028-2017 Методические рекомендации по введению временных ограничений или прекращению движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

80. ГОСТ 32757-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения.

Классификация;

81. ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения;

82. ГОСТ 32945-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования;

83. ГОСТ 33385-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования;

84. ГОСТ 34.401-90 Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования.

85. Приказ Министерства транспорта РФ от 12 января 2018 г. № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».