



РАЗРАБОТАНО:

Индивидуальный предприниматель
Селезнев Максим Павлович

_____ Селезнев М.П.

« ___ » _____ 2022 г.

УТВЕРЖДАЮ:

Глава МО Крыловский район
Демиров В.Г.

« ___ » _____ 2022 г.

СОГЛАСОВАНО:

Министр транспорта
и дорожного хозяйства

Краснодарского края

_____ Переверзев А.Л.

« ___ » _____ 2022 г.

**Комплексная схема организации дорожного движения на
территории муниципального образования Крыловский район
Краснодарского края**

Том 1(из двух)

Содержание

Паспорт КСОДД.....	9
1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД.....	13
1.1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляется в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий.....	13
1.1.1. Положение территории в структуре пространственной организации.....	13
1.1.2. Анализ документов стратегического, территориального и транспортного планирования.....	20
1.2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожной деятельности.....	26
1.2.1. Население.....	27
1.2.2. Трудовая структура населения.....	30
1.2.3. Образование.....	31
1.2.4. здравоохранение.....	35
1.2.5. Система расселения и застройки.....	39
1.2.6. Экономика.....	49
1.3. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.....	51
1.3.1. Общая характеристика сети дорог.....	51
1.3.2. Оценка и анализ показателей качества содержания дорог.....	71
1.3.3. Анализ перспектив развития дорог.....	98
1.3.3.1. Схема территориального планирования Краснодарского края	98
1.3.3.2. Схема территориального планирования муниципального образования Крыловский район Краснодарского края	100
1.3.3.3. Генеральный план Кугоейского сельского поселения	101
1.3.3.4. Генеральный план Новосергиевского сельского поселения....	101

1.3.3.5.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Новосергиевское сельское поселение Крыловского района Краснодарского края на 2016-2030 годы	102
1.3.3.6.	Генеральный план Новопашковского сельского поселения.....	103
1.3.3.7.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новопашковского сельского поселения	104
1.3.3.8.	Генеральный план Октябрьского сельского поселения	104
1.3.3.9.	Генеральный план Шевченковского сельского поселения.....	105
1.3.3.10.	Муниципальная программа «Ремонт дорог в населенных пунктах Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2022-2024 годы»	107
1.3.3.11.	Муниципальная целевая программа «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в Новосергиевском сельском поселении на 2020-2022 годы».....	107
1.3.3.12.	Муниципальная программа муниципального образования Крыловский район «Комплексное развитие пассажирского транспорта муниципального образования Крыловский район»	108
1.3.3.13.	Муниципальная программа «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Крыловского сельского поселения на 2022 год»	108
1.3.3.14.	Муниципальная программа муниципального образования Крыловский район «Повышение безопасности дорожного движения».....	108
1.3.3.15.	Перечень мероприятий.....	110
1.4.	Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организация движения грузовых транспортных средств, организация движения пешеходов и велосипедистов.....	118
1.4.1	Оценка организации движения транспортных средств общего пользования.....	123
1.4.2	Оценка организации движения грузовых транспортных средств.....	127
1.4.3	Оценка движения пешеходов и велосипедистов.....	128
1.5.	Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок.....	129
1.6.	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения.....	135
1.7.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации.....	140

1.8. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения.....	143
1.8.1. Описание разработанной математической транспортной модели.....	143
1.8.2. Параметры, характеризующие дорожное движение.....	149
1.8.3. Параметры эффективности организации дорожного движения.....	157
1.9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств.....	167
1.10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	168
1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	173
2. Разработка мероприятий по организации дорожного движения.....	174
2.1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.....	174
2.2. Мероприятия по 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.....	174
2.3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.....	177
2.4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения.....	180
2.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов.....	180
2.5.1. Организация движения пешеходов по тротуарам.....	181
2.5.2. Размещение и обустройство пешеходных переходов.....	183
2.5.3. Развитие велотранспортной инфраструктуры.....	187

2.6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	191
2.7. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог).....	192
2.8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	192
2.9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	193
2.10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	193
2.11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	197
2.12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения	204
2.13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	209
2.14. Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	211
2.15. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	215
2.16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	218
2.17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	224
2.18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	227
2.19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения Российской Федерации.....	233

3.	Результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения с указанием источников финансирования.....	234
4.	Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	246
4.1.	Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение	246
4.2.	Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения.....	252
4.3.	Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	264
5.	Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения.....	265

Введение

Одним из ключевых условий социально-экономического развития территории является транспортная система, в полной мере способная удовлетворить потребности населения в комфортном перемещении на любом виде транспорта. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счёт снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Экономическая стабильность территорий напрямую зависит от эффективности работы транспортной инфраструктуры. Автомобильные дороги местного значения составляют важнейшую часть транспортной инфраструктуры района, обеспечивая перемещение пассажиров, товаров и услуг. При этом их транспортно-эксплуатационное состояние, зачастую, значительно хуже, чем состояние федеральных и региональных дорог. Без надлежащего уровня транспортно-эксплуатационного состояния всего автодорожного каркаса, проходящих по территории муниципального образования, невозможно решение задач по достижению устойчивого экономического роста.

Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог общего пользования при постоянном росте парка автотранспортных средств приводит к сдерживанию социально-экономического развития, усугубляет проблемы в социальной сфере: несвоевременное оказание срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительные потери времени и ограничения на поездки общественного транспорта.

С учетом непрерывного роста уровня автомобилизации, который неизбежно влечет за собой увеличение средних скоростей движения и повышение мобильности населения, необходимо проведение организационных и конструктивно-планировочных мероприятий, способствующих разрешению существующих и предупреждению вероятных в перспективе дорожно-транспортных проблем.

Целью настоящей работы является актуализация комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Крыловский район Краснодарского края.

Реализация мероприятий, предложенных в КСОДД, позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, снизить возможность возникновения заторовых ситуаций, уровень аварийности и негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Паспорт КСОДД

<p>Наименование КСОДД</p>	<p>«Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Крыловский район»</p>
<p>Основание для разработки</p>	<p>Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;</p> <p>Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p>
<p>Наименование заказчика, место нахождения</p>	<p>Администрация муниципального образования Крыловский район</p> <p>Краснодарский край, станица Крыловская, ул. Орджоникидзе, д.43</p>
<p>Наименование разработчика КСОДД, место нахождения</p>	<p>Индивидуальный предприниматель Селезнев Максим Павлович</p>
<p>Цели и задачи КСОДД</p>	<p>Цель проекта - актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Крыловский район в целях формирования комплексных решений об организации дорожного движения (ОДД), реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.</p> <p>Задачи проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сбор, обработка исходной информации, проведение натурных обследований, формирование базы пространственных данных в части, необходимой для разработки КСОДД; - разработка транспортных моделей как инструментария поддержки принятия решений;

	<ul style="list-style-type: none"> - подготовка характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации, подготовка перечня основных проблем муниципального образования в сфере ОДД; - подготовка мероприятий по организации дорожного движения, направленных на повышение безопасности дорожного движения (БДД), упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение провозной и пропускной способности дорог и эффективности их использования, организации транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду; - оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения; - оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения; - формирование предложений по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения; - формирование программы мероприятий и паспорта КСОДД.
<p>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Плотность движения – не выше 5 ТС/км - Средняя скорость движения – не ниже 50 км/час - Время задержки – не более 20 сек/км - Загрузка дорог движением – не превышает 15%
<p>Этапы и сроки реализации КСОДД</p>	<p>Срок реализации КСОДД 2022 – 2036 гг.:</p> <p>I этап: 2022 – 2026 гг.</p> <p>II этап: 2027 – 2031 гг.</p> <p>III этап: 2032 – 2036 гг.</p>
<p>Укрупнённое описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение уровня пропускной способности дорог путем проведения мероприятий по реконструкции и ремонту автомобильных дорог и их пересечений. 2. Развитие пешеходной инфраструктуры путем ремонта тротуарных объектов, организации пешеходных

	<p>переходов, создания веломаршрутов, строительства пешеходных путепроводов.</p> <ol style="list-style-type: none">3. Создание комфортных условий для перемещения на общественном транспорте путем устранения недостатков в организации остановочных пунктов, организации системы информирования пассажиров о перемещении общественного транспорта на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в режиме реального времени ("онлайн"), организации нового маршрута движения.4. Оптимизация системы мониторинга путем установки детекторов транспорта в соответствии с утвержденным Порядком мониторинга автомобильных дорог.5. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения путем нанесения горизонтальной дорожной разметки на автомобильных дорогах, обеспечивающих транспортную связь района.6. Ограничение скоростного режима в районах плотной жилой застройки, где наблюдается интенсивное пешеходное/велосипедное движение, а также на подходах к образовательным учреждениям и местам массового отдыха населения путем установки знаков ограничения скорости и камер фиксации нарушений ПДД.7. Создание благоприятных условий для маломобильных групп населения путем строительства пандусов на пешеходных переходах возле социально-значимых учреждений.8. Обеспечение безопасных маршрутов движения детей к образовательным учреждениям путем адресного устранения недостатков в организации дорожного движения.9. Развитие улично-дорожной сети путем проведения мероприятий по строительству участков автомобильных дорог.10. Вывод транзитного, в том числе грузового транспорта, за пределы жилой застройки путем строительства объездных дорог.
--	---

Объёмы и источники финансирования	Объем финансирования КСОДД – 9 615,336 млн.руб., из них средств: <ul style="list-style-type: none">- местного бюджета – 249,060 млн.руб.;- регионального бюджета – 8 879,078 млн.руб.;- федеральный бюджет – 422,399 млн.руб.;- за счет внебюджетных средств – 64,80 млн.руб.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТКА КСОДД

1.1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляется в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий.

1.1.1. Положение территории в структуре пространственной организации

В соответствии с законом Краснодарского края от 02 июля 2004 года № 750 – КЗ «Об установлении границ муниципального образования Крыловский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений - и установлении их границ» муниципальное образование Крыловский район наделено статусом муниципального района с административным центром станица Крыловская.

Муниципальное образование Крыловский район расположено в северо-восточной части Краснодарского края, удаленность от краевого центра – города Краснодара - 180 км.

Границы муниципального образования Крыловский район по смежеству:

- на северо-востоке с Егорлыкским и Зерноградским районами Ростовской области;
- на юго-востоке с Новопокровским районом;
- на юге с Павловским районом;
- на юго-западе с Ленинградским районом;
- на северо-западе с Кушевским районом.

Положение Крыловского района в структуре пространственной организации Краснодарского края представлено на рисунке ниже.

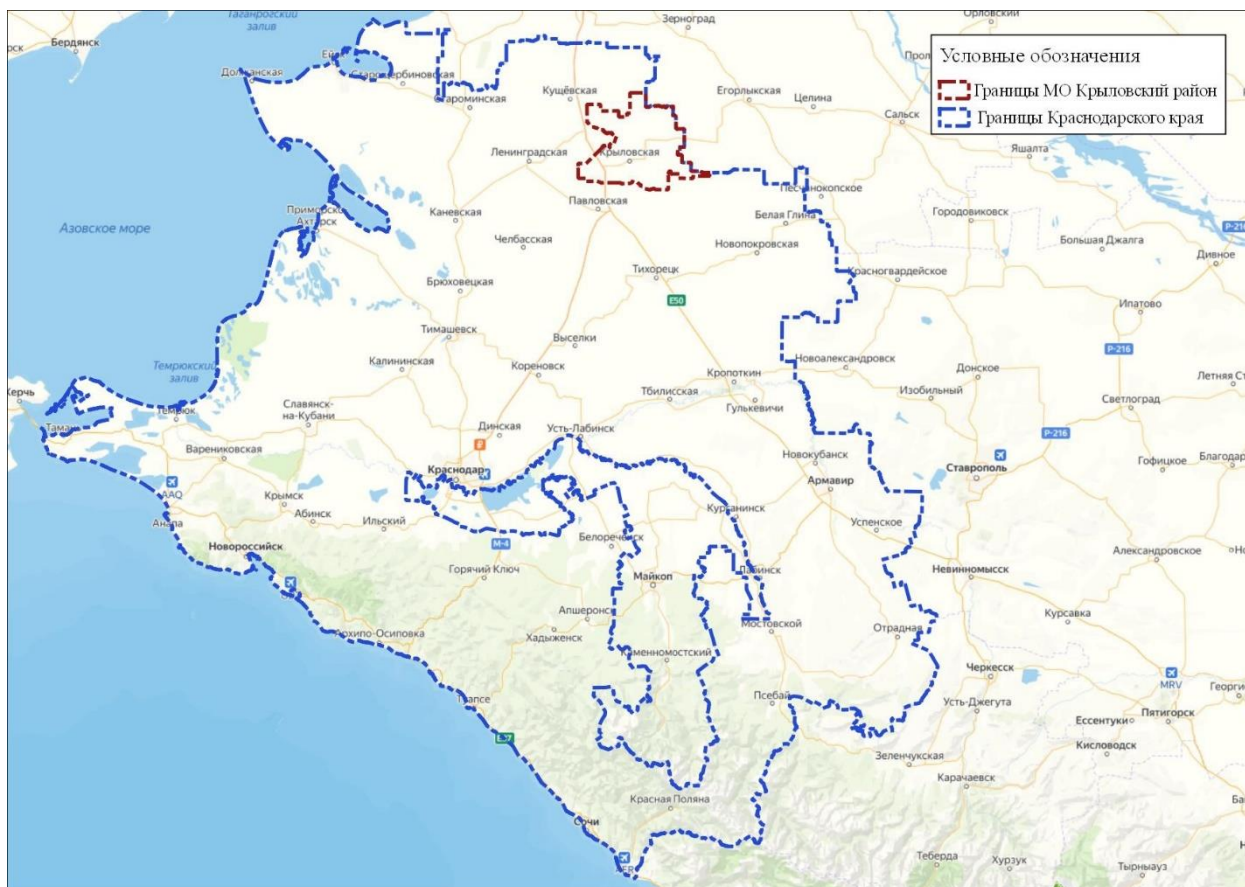


Рисунок 1 Крыловский район в границах Краснодарского края

Муниципальное образование Крыловский район имеет в своем составе 6 сельских поселений.

Таблица 1 Муниципальные образования Крыловского района

№ п/п	Наименование поселения	Административный центр	Площадь, га	Населённые пункты
1	Крыловское сельское поселение	станция Крыловская	35248	ст. Крыловская х. Ея х. Казачий
2	Кугоейское сельское поселение	станция Кугоейская	18792	ст. Кугоейская с. Ириновка с. Красногоровка х. Калинин х. Подкугогейский х. Роккель х. Сиротино х. Тимашевка
3	Новопашковское сельское поселение	станция Новопашковская	18442	ст. Новопашковская с. Грузское х. Лобова Балка х. Тверской

№ п/п	Наименование поселения	Административный центр	Площадь, га	Населённые пункты
4	Новосергиевское сельское поселение	станция Новосергиевская	25609	ст. Новосергиевская пос. Водораздельный пос. Ключевой пос. отделения №1 совхоза «Новосергиевский» пос. отделения №2 совхоза «Новосергиевский» пос. отделения №5 совхоза «Новосергиевский» пос. отделения №6 совхоза «Новосергиевский»
5	Октябрьское сельское поселение	станция Октябрьская	31162	ст. Октябрьская пос. Запрудный пос. Ковалевка пос. Обильный пос. Решетиловский пос. Темп х. Сборный
6	Шевченковское сельское поселение	село Шевченковское	8085	с. Шевченковское

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, площадь муниципального образования Крыловский район – 136 305 га, что составляет 1,8 % от общей площади территории региона. Основная часть территории представляет собой сельскохозяйственные угодья, преимущественно пахотные земли.

Схемой территориального планирования Крыловского района выделяются три основных группы функциональных зон:

- зоны интенсивного градостроительного освоения;
- зоны сельскохозяйственного использования территории;
- зоны ограниченного хозяйственного использования.

Первая группа функциональных зон - зоны интенсивного градостроительного освоения - выделена на территориях, где происходит развитие населённых пунктов, производственных и сельскохозяйственных комплексов, объектов и коммуникаций инженерно-транспортной инфраструктуры. В первой группе выделяются следующие подзоны:

- территории населённых пунктов и их развития;
- территории производств, размещения элементов транспортной и инженерной инфраструктуры и их развития.

Зона интенсивного градостроительного освоения - это, прежде всего, территории ст. Крыловской и ст. Октябрьской, определенные в планировочной структуре района, как точки роста, центров сельских поселений и основные планировочные оси федеральной автодороги, железной дороги и территориальных автомобильных дорог.

Вторая группа функциональных зон сельскохозяйственного использования территории выделена на территориях, связанных с выращиванием и переработкой сельскохозяйственной продукции:

- территории земельных угодий сельскохозяйственного назначения;
- производственные территории сельскохозяйственного назначения;
- территории садов;
- территории садоводческих объединений.

Территории зоны сельскохозяйственного назначения предназначены для нужд сельского хозяйства и расположены за границей населенных пунктов.

В составе земель сельскохозяйственного назначения выделяются сельскохозяйственные угодья, земли, занятые внутрихозяйственными дорогами, коммуникациями, лесными насаждениями, предназначенными для обеспечения защиты земель от воздействия негативных (вредных) природных, антропогенных и техногенных явлений, водными объектами, а также зданиями, строениями, сооружениями, используемыми для производства, хранения и первичной переработки сельскохозяйственной продукции.

Земли сельскохозяйственного назначения могут использоваться для ведения сельскохозяйственного производства, создания защитных лесных насаждений, научно-исследовательских, учебных и иных связанных с сельскохозяйственным производством целей.

Третья группа функциональных зон ограниченного хозяйственного использования включает территории, для которых в настоящее время установлен режим, не допускающий развития и размещения в ней промышленных или сельскохозяйственных производств, других видов эксплуатации природных ресурсов, способных нанести значительный вред естественному или культурному ландшафту.

В составе группы выделены следующие зоны:

- зоны рекреационного использования;

- зоны сосредоточения объектов культурного наследия (памятников археологии, истории, архитектуры, культуры) и их охранные зоны;
- леса;
- вводные объекты с охранными зонами.

Функциональное зонирование муниципального образования Крыловский район:

- предусматривает увеличение площади селитебной и производственной зон, зон с особыми условиями использования территории;
- поддерживает планировочную структуру, максимально отвечающую нуждам развития селитебной территории и охраны окружающей среды;
- направлено на создание условий для развития инженерной и транспортной инфраструктуры.

Решения функционального зонирования отражают стратегию развития муниципального образования Крыловский район как одного из сельскохозяйственных районов Кубани с преобладанием земледельческих отраслей.

Аграрный сектор в существенной мере определяет экономику района, занятость сельского населения и уровень его благосостояния.

Сельское хозяйство района характеризуется доминированием растениеводства. Также для экономики района не менее значима отрасль животноводства.

Район имеет большой сырьевой ресурсный потенциал для производства строительных материалов, присутствуют запасы глины и песка.

Важным достоинством расположения Крыловского района является его обеспеченность важнейшими транспортными коммуникациями, которые позволяют осуществлять перемещение пассажиров и грузов не только в пределах Краснодарского края, но и в другие регионы, что является основой для экономического, социального и культурного развития территории.

По территории проходит железнодорожная магистраль направления Ростов-Баку, обеспечивающая связи центральных районов страны с Северным Кавказом и республиками Закавказья.

Параллельно железнодорожной магистрали в юго-западной части Крыловского района проходит автомобильная дорога федерального значения М-4 «Дон», обеспечивающая выход областям центральной и южной части России к курортам Черного и Азовского морей.

Кроме того, в пределах района проходят автодороги регионального и местного значения, которые выполняют функцию связующих звеньев между федеральными автомагистралями и обслуживают межрайонные и отчасти межрегиональные транспортные связи.

Территория района расположена в непосредственной близости к портам г. Азова (123 км) и г. Ейска (167 км) на Азовском море, к портам г. Новороссийска и г. Туапсе на Черном море (340 км), к речному порту г. Ростов-на-Дону (124 км). Ближайшие аэропорты международного значения находятся в г. Краснодаре - 176 км и г. Ростове-на-Дону - 163 км.

Небольшая удаленность от крупных городов и портов Краснодарского края и Ростовской области даёт широкую возможность выхода местным товаропроизводителям на новые рынки сбыта; оказывает определяющее значение в инвестиционном развитии Крыловского района для расширения транспортных и товарных потоков и размещению объектов придорожной инфраструктуры.

Климатические условия

В климатическом отношении территория Крыловского района относится к северо-восточной степной провинции.

Климат носит заметно выраженные черты континентальности (преобладающее влияние суши на температуру воздуха).

На погоду большое влияние оказывают антициклоны, центры которых находятся над Казахстаном и Западной Сибирью.

Зимой погоду определяет в основном азиатский антициклон с черноморской депрессией. В связи с углублением антициклона все чаще происходит заточки холодного воздуха из районов Казахстана. Увеличение горизонтальных барических градиентов над юго-востоком европейской части страны обуславливает продолжительные северо-восточные ветры, максимальные скорости которых достигают 30 м/с (с порывами до 40 м/с). Ветры вызывают сильные метели, а в малоснежные зимы – пыльные бури.

Большое влияние на погоду зимой оказывает возникновение частых циклонов над восточными районами Черного моря и Краснодарским краем. Смещение циклонов к северу и северо-востоку вызывает резкие изменения погоды, значительные осадки, гололеды, нередко метели, усиление ветра, а также повышение температуры до + 15 - +20⁰С.

Быстро смещающиеся циклоны, образовавшиеся над Скандинавией, приходят с севера или северо-востока вслед за проникающими сюда арктическими холодными воздушными массами, сопровождаются обильными осадками, снегопадами, метелями (до 20-25 м/с), сильными северо-западными и западными ветрами, резким понижением температуры воздуха до минус 25-30⁰С. Повторяемость таких циклонов невелика (не ежегодно).

Перед наступлением зимы наблюдаются длительный период предзимья, когда вследствие неустойчивых температур происходит неоднократная смена похолоданий с установлением снежного покрова, оттепелей и полным сходом снежного покрова.

Продолжительность периода от 25 до 40 дней, реже длится всю зиму, приобретая более устойчивый характер в январе.

Заморозки начинаются в первой половине октября, реже – в конце сентября (раннее - 17 сентября, позднее - 30 октября). Зима мягкая, отличается повышенной влажностью и большим количеством безоблачных дней, начинается во второй половине декабря и продолжается в течение 6-7 декад. Наиболее холодный месяц – январь (средняя месячная температура воздуха -40°C). Наиболее вероятны морозы малой продолжительности (1-10 дней) - до 95%. В суровые зимы продолжительность непрерывного зимнего периода 20-30 дней. Зима неустойчивая: до 75% зим снежный покров неоднократно устанавливается и сходит.

Средняя высота снежного покрова составила 17 см, наибольшая 43 см. Ежегодно наблюдаются гололедно-изморозевые отложения мокрого снега на проводах; такие отложения обычно достигают наибольших значений в декабре.

Средняя температура января колеблется от минус 20°C до минус 9°C , минимальная температура января -25°C ; абсолютный минимум - -36°C . Абсолютный минимум температуры поверхности почвы – минус 40°C , каждые три года в любом месяце за период декабрь-март температура поверхности почвы опускается до минус 30°C .

Наибольшей величины глубина промерзания достигает в конце февраля - начале марта, глубина проникновения 0°C в почву не превышает 40 см, минимальная - 0 см, максимальная - 69 см.

С наступлением весны азиатский антициклон, господствующий зимой, ослабевает и циклоны, несущие тепло и влагу, все чаще проникают вглубь территории.

Основной чертой циркуляции атмосферы является ее меридиональная направленность, смена периодов интенсивного потепления периодами резкого похолодания, вызванных заточками холодных воздушных масс с северо-запада. К концу весны активность циркуляции атмосферы ослабевает. Все чаще распространяется на юго-восток азорский антициклон. С переходом через $+15^{\circ}\text{C}$ в начале мая начинается лето.

Азорский антициклон определяет погоду летом. Условия циркуляции атмосферы летом в большей степени определяется влиянием континента, чем в другие сезоны года. Температура воздуха повышается до $+35^{\circ}\text{C}$ - $+40^{\circ}\text{C}$.

Лето прохладное и влажное, среднемесячная температура июля не превышает $+23^{\circ}\text{C}$, максимальная температура июля $+40,4^{\circ}\text{C}$. Длительность безморозного периода до 180 дней.

Осенью чаще наблюдается период с зимним типом циркуляции атмосферы. Характерной чертой является стационарирование холодных антициклонов над Средней Азией, усиление их влияния на климат рассматриваемой территории.

Ежемесячно в зимний период (в основном декабрь-февраль, иногда ноябрь-апрель) наблюдаются образование наледи на проводах с толщиной стенки до 20 мм. Число дней в году с гололедными явлениями в среднем - 42.

Выхолаживание воздуха в ночные часы приводит к образованию туманов. Больше всего дней с туманами отмечается с ноября по март. Общее число дней с туманами достигает 38.

Крыловской район относится к зоне умеренного увлажнения.

Промерзание почв в равной мере зависит, как от температуры воздуха, так и от высоты снежного покрова. Нормативная глубина промерзания равна 0,8м (СНиП 23-01-99).

Влажность воздуха достаточно стабильная, колеблется в интервале 70% - 87%, достигая среднемесячного максимума в декабре, минимума – в августе. Абсолютный минимум -8%.

На рассматриваемой территории преобладают ветры восточных, северо-восточных и юго-западных румбов. Средняя скорость ветра – 3,0 м/с.

Наиболее устойчив восточный и особенно северо-восточный ветер, дующий порой по 6-12 дней. Зимой этот ветер при силе в 5-12 баллов может вызывать «пыльные» бури: пыль из верхнего слоя почвы поднимается высоко в воздух и разносится на большие расстояния, а более крупные частицы скапливаются в пониженных местах и в лесополосах.

Осадки являются основным климатическим фактором, определяющим величину поверхностного и подземного стоков. Годовое количество осадков по Крыловскому району составляет 508-640мм. Основное количество осадков выпадает в теплый период года (60-70%). Суточный максимум осадков – 88-112мм. Суммы осадков год от года могут значительно отклоняться от среднего значения.

Почти ежемесячно наблюдаются грозы со средней продолжительностью до 2,1 часа, максимальной – до 18 часов в сутки, чаще во второй половине суток. Число дней с грозой в году достигает 40, в среднем - 30. Максимальное количество грозовых явлений наблюдается в весенне-летние месяцы (май-июль).

В целом климатические условия района оцениваются как благоприятные и не вызывают строительных ограничений.

1.1.2. Анализ документов стратегического, территориального и транспортного планирования

В рамках подготовки разработки КСОДД был проанализирован ряд документов, отражающих существующее и планируемое развитие территории Крыловского района. Перечень представлен в таблице ниже.

Таблица 2 - Сводная таблица проанализированных документов стратегического, территориального и транспортного планирования

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Схема территориального планирования Краснодарского края (с последними изменениями от 19.12.2017 г.)	Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края № 438	10.05.2011
Схема территориального планирования Крыловского района	Решение Совета муниципального образования Крыловский район пятого созыва № 76	17.11.2010
Генеральный план Кугоейского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 29.07.2021 г. № 69)	Решение Совета муниципального образования Крыловский район № 172	29.09.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Кугоейского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2030 годы	Решение Совета муниципального образования Крыловский район шестого созыва № 152	12.10.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Кугоейского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2027 годы	Решение Совета муниципального образования Крыловский район шестого созыва № 149	12.10.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Кугоейского сельского поселения Крыловского района (с	Решение муниципального образования Крыловский район № 48	29.04.2016

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
изменениями от 26.05.2022 г. №139)		
Правила землепользования и застройки Кугоейского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 23.12.2021 № 95)	Решение Совета Кугоейского сельского поселения № 220	05.06.2014
Генеральный план Новопашковского сельского поселения Крыловского района	Решение Совета муниципального образования Крыловский район № 171	29.09.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2030 годы	Постановление администрации Новопашковского сельского поселения Крыловского района № 77	30.08.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2030 годы	Решение Совета муниципального образования Крыловский район шестого созыва № 151	12.10.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Новопашковского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 26.05.2022 г. № 138)	Решение Совета МО Новопашковского сельского поселения № 26	17.02.2015
Правила землепользования и застройки Новопашковского сельского поселения	Решение Совета Новопашковского сельского поселения № 263	23.05.2014

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Крыловского района (с изменениями от 27.05.2021 № 56)		
Генеральный план Новосергиевского сельского поселения Крыловского района	Решение Совета Новосергиевского сельского поселения № 196	31.05.2012
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосергиевского сельского поселения Крыловского района на 2016 – 2030 годы	Решение Совета Новосергиевского сельского поселения № 153	28.07.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Новосергиевского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2030 годы	Решение Совета Новосергиевского сельского поселения № 154	25.08.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Новосергиевского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 26.05.2022 г. № 137)	Решение Совета МО Новосергиевского сельского поселения № 69	13.11.2015
Правила землепользования и застройки Новосергиевского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 27.05.2021 № 55)	Решение Совета Новосергиевского сельского поселения № 307	17.06.2014
Генеральный план Октябрьского сельского поселения Крыловского района (с	Решение Совета Октябрьского сельского поселения № 126	15.04.2011

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
изменениями от 24.03.2022 г. № 122)		
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Октябрьского сельского поселения Крыловского района на 2016 – 2026 годы	Решение Совета Октябрьского сельского поселения № 113	03.08.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Октябрьского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2029 годы	Постановление администрации Октябрьского сельского поселения Крыловского района № 191	13.10.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Октябрьского сельского поселения Крыловского района	Решение Совета муниципального образования Крыловский район № 136	26.05.2022
Правила землепользования и застройки Октябрьского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 21.04.2022 № 126)	Решение Совета Октябрьского сельского поселения № 30	23.12.2014
Генеральный план Шевченковского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 01.06.2022 г. № 140)	Решение Совета муниципального образования Крыловский район № 173	29.09.2011

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
<p>Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Шевченковского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2030 годы</p>	<p>Решение Совета муниципального образования Крыловский район шестого созыва № 154</p>	<p>12.10.2017</p>
<p>Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Шевченковского сельского поселения Крыловского района на 2017 – 2030 годы</p>	<p>Решение Совета муниципального образования Крыловский район шестого созыва № 150</p>	<p>12.10.2017</p>
<p>Местные нормативы градостроительного проектирования Шевченковского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 26.05.2022 г. № 133)</p>	<p>Решение Совета Шевченковского сельского поселения № 51</p>	<p>24.07.2015</p>
<p>Правила землепользования и застройки Шевченковского сельского поселения Крыловского района (с изменениями от 27.05.2021 № 57)</p>	<p>Решение Совета Шевченковского сельского поселения № 231</p>	<p>14.02.2014</p>
<p>Прогноз социально-экономического развития муниципального образования Крыловский район на 2022 год и на период до 2024 года.</p>	<p>Прогноз согласован с заместителем главы по экономике</p>	<p>23.09.2021</p>
<p>Муниципальная программа «Ремонт дорог в населенных пунктах Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2022-2024 годы»</p>	<p>Постановление Администрации Новопашковского сельского поселения Крыловского района №84</p>	<p>08.11.2021</p>

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Муниципальная целевая программа «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в Новосергиевском сельском поселении на 2020-2022 годы» (с изменениями от 25.08.2020 № 46)	Постановление Администрации Новосергиевского сельского поселения Крыловского района №77	20.11.2019
Муниципальная программа муниципального образования Крыловский район «Комплексное развитие пассажирского транспорта муниципального образования Крыловский район» (с изменениями от 13.01.2022 № 13)	Постановление Администрации муниципального образования Крыловский район № 157	02.05.2017
Муниципальная программа «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Крыловского сельского поселения на 2022 год»	Постановление Администрации Крыловского сельского поселения Крыловского района №165	29.12.2021
Муниципальная программа муниципального образования Крыловский район «Повышение безопасности дорожного движения»	Постановление Администрации муниципального образования Крыловский район № 270	23.08.2021

Все рассмотренные документы утверждены в установленном порядке, что позволяет оценивать информацию о развитии Крыловского района, полученную в результате анализа, как верную и учитывать ее при разработке мероприятий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры.

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

В основе исследования социально-экономических процессов Крыловского района лежат данные муниципальной статистики, которые наиболее полно и объективно характеризуют тенденции развития территории, а также учитываются данные, представленные в Прогнозе социально-экономического развития муниципального образования Крыловский район на 2022 год и на период до 2024 года.

1.2.1. Население

Численность населения – важнейший демографический показатель, определяющий экономическую значимость, трудовой потенциал и потребительскую ёмкость рынка территории. Возрастной и половой состав населения во многом определяет перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал территории.

По данным Федеральной службы государственной статистики на 01.01.2022 года население Крыловского района – 34 785 человек (97,7% к 01.01.2018 года) или 0,6 % от общей численности населения Краснодарского края.

В структуре населения наблюдается существенная гендерная асимметрия с преобладанием численности женского населения. Доля женского населения стабильно выше мужского более чем на 11%.

Данные о динамике численности населения в разрезе поселений за последние 5 лет представлены в таблице ниже.

Таблица 3 Динамика численности населения

Административно-территориальная единица	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Крыловский муниципальный район	35604	35422	35232	35038	34785
<i>в том числе:</i>					
Крыловское сельское поселение	12995	12942	12837	12816	12658
Кугоейское сельское поселение	2242	2195	2171	2137	2117
Новопашковское сельское поселение	2442	2445	2429	2426	2421
Новосергиевское сельское поселение	2895	2898	2858	2809	2778
Октябрьское сельское поселение	13705	13621	13613	13537	13507
Шевченковское сельское поселение	1325	1321	1324	1313	1304

38,8 % населения района проживает на территории Октябрьского сельского поселения, 36,4 % - на территории Крыловского, на каждое из прочих сельских поселений приходится от 4% до 8% (менее 3000 человек).



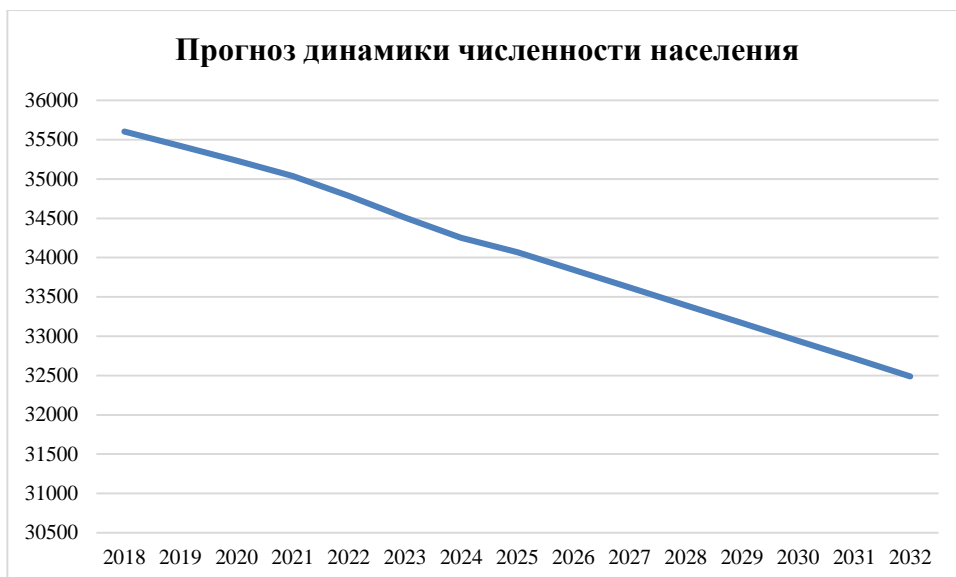
Численность населения имеет устойчивую тенденцию снижения. Наибольшее влияние на демографическую ситуацию оказывает естественная убыль населения, которая наблюдается на фоне снижения рождаемости и роста смертности, что соответствует как региональной, так и общероссийской тенденции. При этом миграционные процессы также характеризуются убылью населения.

Согласно Прогнозу социально-экономического развития муниципального образования Крыловский район на 2022 год и на период до 2024 года, до конца прогнозируемого периода численность населения продолжит снижаться ежегодно на 0,5-0,7 % и составит к 2024 году 34,07 тыс.чел.

На основе данных Прогноза и данных Федеральной службы государственной статистики методом интерполяции выполнен прогноз численности населения на начало каждого этапа реализации КСОДД.

Рисунок 2 Прогноз численности населения Крыловского района

Показатель	2022	2027	2032
Численность населения, чел	34785	33620	32489
Темп прироста, %	x	96,65	96,65



Устойчивый рост среднегодовой численности населения возможен за счет миграционной составляющей и постепенного снижения естественной убыли населения.

Для достижения положительной динамики требуется осуществить комплекс мер, включающих широкий круг социально-экономических мероприятий, которые определяют демографическое развитие и направлены на достижение естественного прироста:

- сохранение и укрепление здоровья населения, увеличение продолжительности жизни, создание условий для ведения здорового образа жизни;
- укрепление репродуктивного здоровья населения, здоровья детей и подростков, сокращение уровня материнской и младенческой смертности;
- сокращение общего уровня смертности населения, в том числе от социально значимых заболеваний и внешних причин;
- повышение уровня рождаемости;
- укрепление института семьи, возрождение и сохранение традиций крепких семейных отношений, поддержку материнства и детства.

Высокие показатели миграционного прироста могут быть достигнуты при:

- создании благоприятных условий для реализации инвестиционных проектов предприятий, расширения действующих производств, создания новых производств;
- создании новых рабочих мест;
- развитию рынка жилья;
- создании условий для возвращения молодежи после обучения на работу на предприятия и в организации района.

В противном случае численность населения Крыловского района продолжит стабильно снижаться, что приведет к замедлению темпов развития экономики.

1.2.2. Трудовая структура населения

В основе анализа трудовой структуры населения лежат данные о возрастной структуре, которую принято отслеживать по трем основным группам: младше трудоспособного возраста (до 16 лет), в трудоспособном возрасте и старше этого предела. Важную роль играет удельный вес группы, так как именно он отражает сложившиеся возрастные соотношения с позиций трудоспособности.

Источником данных о возрастной структуре населения является Федеральная служба государственной статистики. Данные на начало 2022 года в момент разработки настоящей КСОДД не опубликованы, по этой причине возрастная структура рассматривается за период 2018-2021 гг.

Таблица 4 Численность населения Крыловского района в разрезе возрастных групп

Категория	Численность населения на 01.01.2018	Удельный вес, %	Численность населения на 01.01.2021	Удельный вес, %
моложе трудоспособного возраста	7239	20,3	6839	19,5
трудоспособного возраста	19144	53,8	19029	54,3
старше трудоспособного возраста	9221	25,9	9170	26,2

В группах трудоспособного возраста и моложе наблюдается численный перевес мужского пола, в группе старше трудоспособного возраста – доля мужского населения составляет всего 32,5%.

В 2021 году удельный вес возрастной группы старше трудоспособного возраста составил 26,2 % - более четверти населения. В рамках периода 2018-2021 гг. наблюдается увеличение доли людей данной возрастной группы, даже при том, что с 1.01.2019 пенсионный возраст поэтапно увеличивался.

Значительный перевес числа лиц старше трудоспособного возраста над числом лиц моложе трудоспособного возраста наблюдается на протяжении всего периода.

Численность нетрудоспособных возрастов на 01.01.2021 составляет более 45%, что свидетельствует о значительной демографической нагрузке на трудоспособное население, которая при дальнейшем увеличении может негативно влиять на уровень социально-экономического развития территории.

Согласно Прогнозу социально-экономического развития муниципального образования Крыловский район на 2022 год и на период до 2024 года, ожидается увеличение численности трудоспособного населения, обусловленное прибытием на территорию района рабочих из соседних районов (Кущевского, Павловского, Тихорецкого) для работы на грибном комплексе ООО «Воронежский шампиньон» (280-300 человек). В настоящее время

планируется расширение этого производства в рамках нового инвестиционного проекта по переработке и упаковке грибов, обеспечивающего дополнительно 50 новых рабочих мест.

Кроме того, к 2023 году планируется создание 250 рабочих мест за счет реализации инвестиционного проекта по расширению производства и строительству новой линии на ООО «Крыловский веломотозавод» мощностью 300 тыс. детских велосипедов год.

1.2.3. Образование

Сеть муниципальных образовательных организаций, подведомственных управлению образования, представлена 27 образовательными организациями следующих типов:

- дошкольные образовательные организации - 10;
- общеобразовательные организации - 14;
- государственное казенное образовательное учреждение Краснодарского края школа-интернат станицы Крыловской - 1;
- образовательные организации дополнительного образования детей - 2.

Таблица 5 Информация о муниципальных дошкольных образовательных организациях

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Проектное количество мест	Фактическое количество мест	Количество работников учреждения
1.	МБДОУ №2	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Новосергиевская, ул. Школьная, 7 б	115	55	18
2.	МБДОУ №4	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Крыловская, ул. Калинина, 22	125	184	50
3.	МБДОУ №5	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Крыловская, ул.Первомайская, 90	135	168	40
4.	МБДОУ №6	Краснодарский край, Крыловский район, станица Октябрьская, пер.Зеленый,5	115	131	31
5.	МБДОУ № 9	Краснодарский край, Крыловский район, ст.Кугоейская, пер.Зеленый, 7-а	70	45	17
6.	МБДОУ №10	Краснодарский край, Крыловский район, станица Октябрьская, пер.Матросова, 1	100	130	30
7.	МБДОУ №11	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Новопашковская, ул.Первомайская,35	80	54	15
8.	МБДОУ №15	Краснодарский край, Крыловский район, ст.Октябрьская, ул. Привокзальная 3	75	55	17
9.	МАДОУ №20	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Крыловская, ул. Кооперативная, 80	150	196	51

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Проектное количество мест	Фактическое количество мест	Количество работников учреждения
10.	МБДОУ СОШ №4 (дошкольные группы)	Краснодарский край, Крыловский район, с. Шевченковское, ул.Свердликова, 45	40	48	6

Таблица 6 Информация о муниципальных общеобразовательных организациях, государственном казенном образовательном учреждении

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес общеобразовательного учреждения	Проектное количество мест	Фактическое количество учеников	Количество учеников, проживающих на закрепленной территории	Количество сотрудников
1	МБОУ СОШ №1	Краснодарский край, ст.Крыловская, ул. Первомайская, 86	470	551	464	61
2	МБОУ СОШ №2	Краснодарский край, Крыловский район, станица Крыловская, ул.Орджоникидзе, 41	750	680	427	74
3	МБОУ СОШ №3	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Крыловская, ул.Комсомольская, 162	330	374	266	45
4	МБОУ СОШ №4	Краснодарский край, Крыловский район, село Шевченковское, ул.Свердликова, 45	260	92	92	28
5	МБОУ СОШ №5	Краснодарский край, Крыловский район, станица Октябрьская, ул. Карла Маркса, 120	375	231	320	34
6	МБОУ СОШ №6	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Октябрьская, ул.Кондратюка, 20	420	318	265	33
7	МБОУ СОШ № 7	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Октябрьская, ул.Тищенко, 192	450	211	237	26
8	МБОУ СОШ №8	Краснодарский край, Крыловский район, ст.Новопашковская, ул.Первомайская, 47	300	141	140	27
9	МБОУ СОШ №9	Краснодарский край, Крыловский район, ст.Новосергиевская, ул.Школьная,5	600	228	228	37
10	МБОУ СОШ № 10	Краснодарский край, Крыловский район,	450	141	160	25

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес общеобразовательного учреждения	Проектное количество мест	Фактическое количество учеников	Количество учеников, проживающих на закрепленной территории	Количество сотрудников
		ст.Кугоейская, ул.Ленина, 49 А				
11	МБОУ СОШ № 30	Краснодарский край, Крыловский район, ст.Октябрьская, ул. Привокзальная, 1	310	381	324	37
12	МБОУ ООШ № 13	Краснодарский край, Крыловский район, хутор Тверской, ул.Первомайская, 31	88	22	22	9
13	МБОУ ООШ № 14	Краснодарский край, Крыловский район, хутор Лобова Балка, ул.Первомайская, 36а	60	11	11	10
14	МБОУ НОШ № 15	Краснодарский край Крыловский район пос.Обильный ул.Полевая,22	32	22	22	6
15	ГК УО КК школа-интернат ст. Крыловской	Краснодарский край. Крыловский район, станица Крыловская, улица Октябрьская, 106	-	129	-	68

Таблица 7 Информация об учреждениях дополнительного образования

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Численность учащихся	Количество педагогов
1.	Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования Дом детского творчества станицы Крыловской муниципального образования Крыловский район	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Крыловская, ул.Кирова,1	720	21
2.	Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования детско-юношеская спортивная школа станицы Крыловской муниципального образования Крыловский район	Краснодарский край, Крыловский район, ст. Крыловская, ул. Орджоникидзе,88	885	22

Образовательная деятельность по программам дополнительного образования ведется как по фактическим адресам учреждений, так и на базе общеобразовательных учреждений Крыловского района. Таким образом, из 720 учащихся Дома детского творчества только 163 проходят обучение по ул. Кирова,1 (согласно отчету о результатах самообследования за 2021 год, размещенному на официальном сайте учреждения <https://ddt.obrkril.ru/>).

Расположение образовательных учреждений представлено на рисунке ниже.

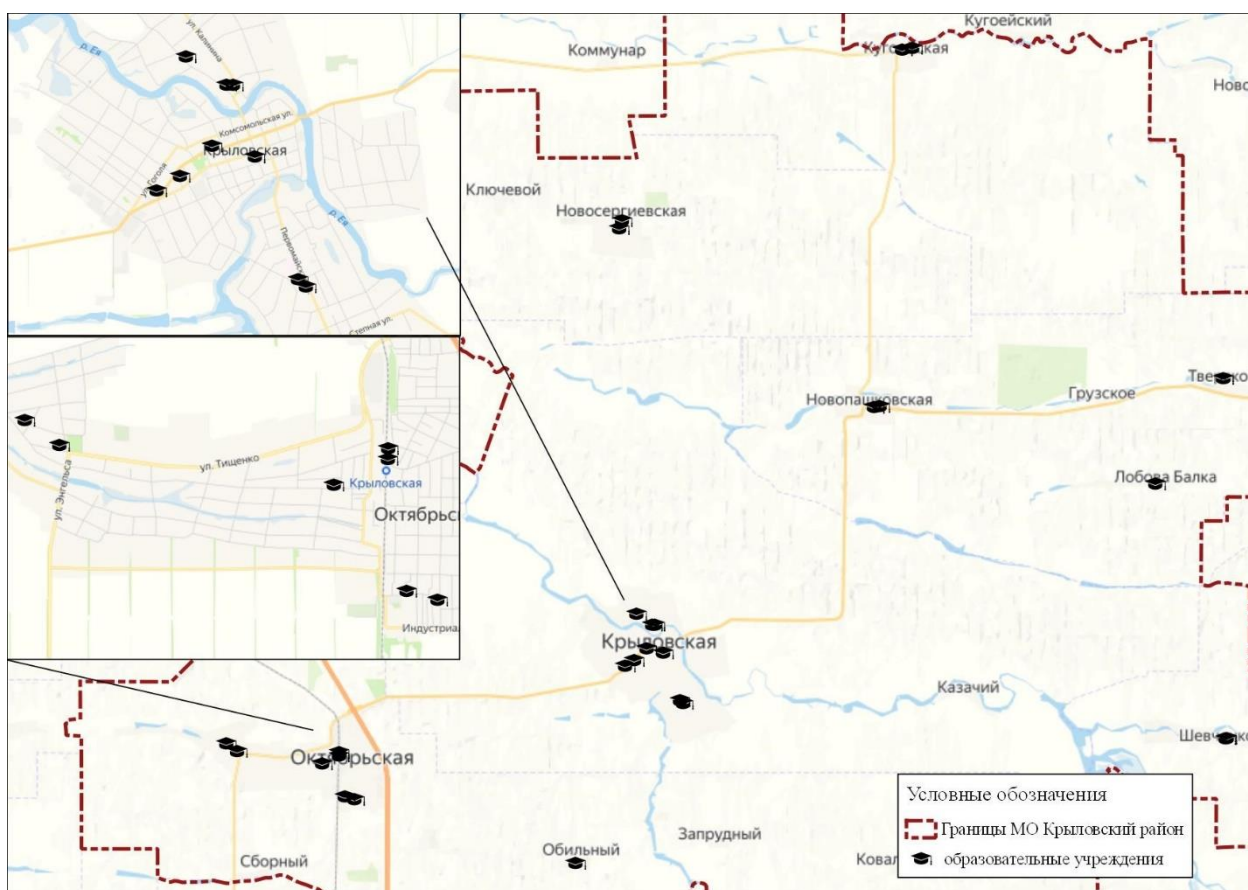


Рисунок 3 Расположение образовательных учреждений на территории Крыловского района

В целях обеспечения доступности качественного образования детей, проживающих в отдаленных населенных пунктах, организован подвоз учащихся к средним общеобразовательным учреждениям школьными автобусами в соответствии с установленным графиком.

Таблица 8 Данные о парке школьных автобусов и количестве перевозимых учеников, предоставленные Заказчиком

№ п/п	Наименование общеобразовательного учреждения	Тип автобуса	Марка автобуса	Срок эксплуатации	Количество ТС	Численность детей, подвозимых школьными автобусами
1.	МБОУ СОШ №1	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 35053-70 ПАЗ 35053-70	2017 -2022 2018-2022	1 2	168
2.	МБОУ СОШ №2	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 32053-70	2017 -2022	1	42
3.	МБОУ СОШ №3	ГАЗ	GAZELLE NEXT A67R43	2022	1	21

№ п/п	Наименование общеобразовательного учреждения	Тип автобуса	Марка автобуса	Срок эксплуатации	Количество ТС	Численность детей, подвозимых школьными автобусами
4.	МБОУ СОШ №4	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 32053-70	2016-2022	1	38
5.	МБОУ СОШ №5	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 32053-70	2019-2022	1	37
6.	МБОУ СОШ № 7	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 32053-70	2019-2022	1	29
7.	МБОУ СОШ №8	Автобус для перевозки детей	ГАЗ 322121	2018-2022.	1	8
8.	МБОУ СОШ № 9	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 32053-70	2021-2022	1	42
9.	МБОУ СОШ №10	Автобус для перевозки детей	ПАЗ 32053-70	2020-2022	1	37

Для организованных перевозок детей используются транспортные средства, которые соответствуют требованиям, предъявляемым к школьным автобусам согласно ГОСТ Р 51106-98.

Регулярно проводятся технические осмотры транспортных средств, предрейсовые осмотры водителей. Заключены договора на техническое обслуживание школьных автобусов специализированными организациями, осуществляющими контроль технического состояния и ремонт.

1.2.4. Здравоохранение

Основой здравоохранения Крыловского района является ГБУЗ «Крыловская центральная районная больница» МЗ КК - многопрофильная медицинская организация, обеспечивающая жителям возможность получения квалифицированной, высокотехнологичной медицинской помощи.

Данные о расположении, фактической посещаемости и коечном фонде структурных подразделений ГБУЗ «Крыловская ЦРБ» представлены в соответствии с данными Заказчика в таблице ниже.

Таблица 9 Подразделения ГБУЗ «Крыловская ЦРБ»

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Кол-во койко-мест (план)	Кол-во койко-мест (факт)	Кол-во посещений в день	Кол-во работников
	«Центральная районная больница» МЗ КК	ст.Крыловская, ул.Первомайская, д.84	191	189	563	274
	Крыловская центральная районная поликлиника	ст.Крыловская, ул.Кооперативная, д.66	-	-	250	113
	Акушеро-гинекологическое и детское поликлиническое отделения	ст.Крыловская, ул. Первомайская, д.103а	-	-	56	29
	Крыловское терапевтическое отделение №2	ст.Крыловская, пер.Заводской, д.12/2	25	24	26	16
	Октябрьская участковая больница	ст.Октябрьская, ул.Пионерская, д.75	35	35	187	57
	Октябрьская амбулатория	ст.Октябрьская, ул.Тищенко, д.237/1	3	4	22	7
	Новопашковская амбулатория	ст. Новопашковская ул. Первомайская, д.50	5	5	33	11
	Шевченковская амбулатория	с. Шевченковское, ул. Свердликowa, д.17	3	4	25	8
	Новосергиевская участковая больница	ст. Новосергиевская ул.Победы, д. 23	15	15	51	17
	Кугоейская участковая больница	ст. Кугоейская пер.Московский, д.22	15	15	35	37

Кроме того, на территории Крыловского района действуют 15 фельдшерско-акушерских пунктов, обеспечивающих лишь первичную медико-санитарную помощь. Информация о фактической посещаемости, количестве сотрудников Заказчиком не предоставлялась. Информация о расположении ФАП представлена в таблице ниже.

Таблица 10 Перечень фельдшерско-акушерских пунктов

№п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес
1.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка отделения №2 совхоза «Новосергиевский»	Новосергиевское сельское поселение, отделение №2 совхоза «Новосергиевский», ул.Красная, д.12 кв.4
2.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка отделения №5 совхоза «Новосергиевский»	Новосергиевское сельское поселение, отделение №5 совхоза «Новосергиевский», ул.Пушкина, д.16 кв.3

№п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес
3.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка отделения №1 совхоза «Новосергиевский»	Новосергиевское сельское поселение, отделение №1 совхоза «Новосергиевский», ул.Центральная, д.14 кв.2
4.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка Водораздельный	Новосергиевское сельское поселение, поселок Водораздельный, ул.Центральная, д.7 кв.3
5.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка Запрудный	Октябрьское сельское поселение, п. Запрудный, ул. Почтовая, д.5 кв.11
6.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка Ковалевка	Октябрьское сельское поселение, пос.Ковалевка, ул.Жукова, д.10
7.	Фельдшерско-акушерский пункт поселка Обильный	Октябрьское сельское поселение, пос. Обильный, ул. Курская, д.7
8.	Фельдшерско-акушерский пункт села Грузское	Новопашковское сельское поселение, с. Грузское, ул. Трудовая, д.13а
9.	Фельдшерско-акушерский пункт села Ириновка	Кугоейское сельское поселение, с.Ириновка, ул. Мира, д.8
10.	Фельдшерско-акушерский пункт станции Октябрьской	Октябрьское сельское поселение, ст.Октябрьская, ул.Центральная, д.2
11.	Фельдшерско-акушерский пункт хутора Казачий	Крыловское сельское поселение, х.Казачий, д.51а кв.1
12.	Фельдшерско-акушерский пункт хутора Калинин	Кугоейское сельское поселение, х.Калинин, д.69а
13.	Фельдшерско-акушерский пункт хутора Лобова Балка	Новопашковское сельское поселение, х.Лобова Балка, ул.Первомайская, д.26 кв.2
14.	Фельдшерско-акушерский пункт хутора Сиротино	Кугоейское сельское поселение, х.Сиротино, ул.Ленина, д.6
15.	Фельдшерско-акушерский пункт хутора Тверской	Новопашковское сельское поселение, х.Тверской, ул.Первомайская, д.30 кв.1

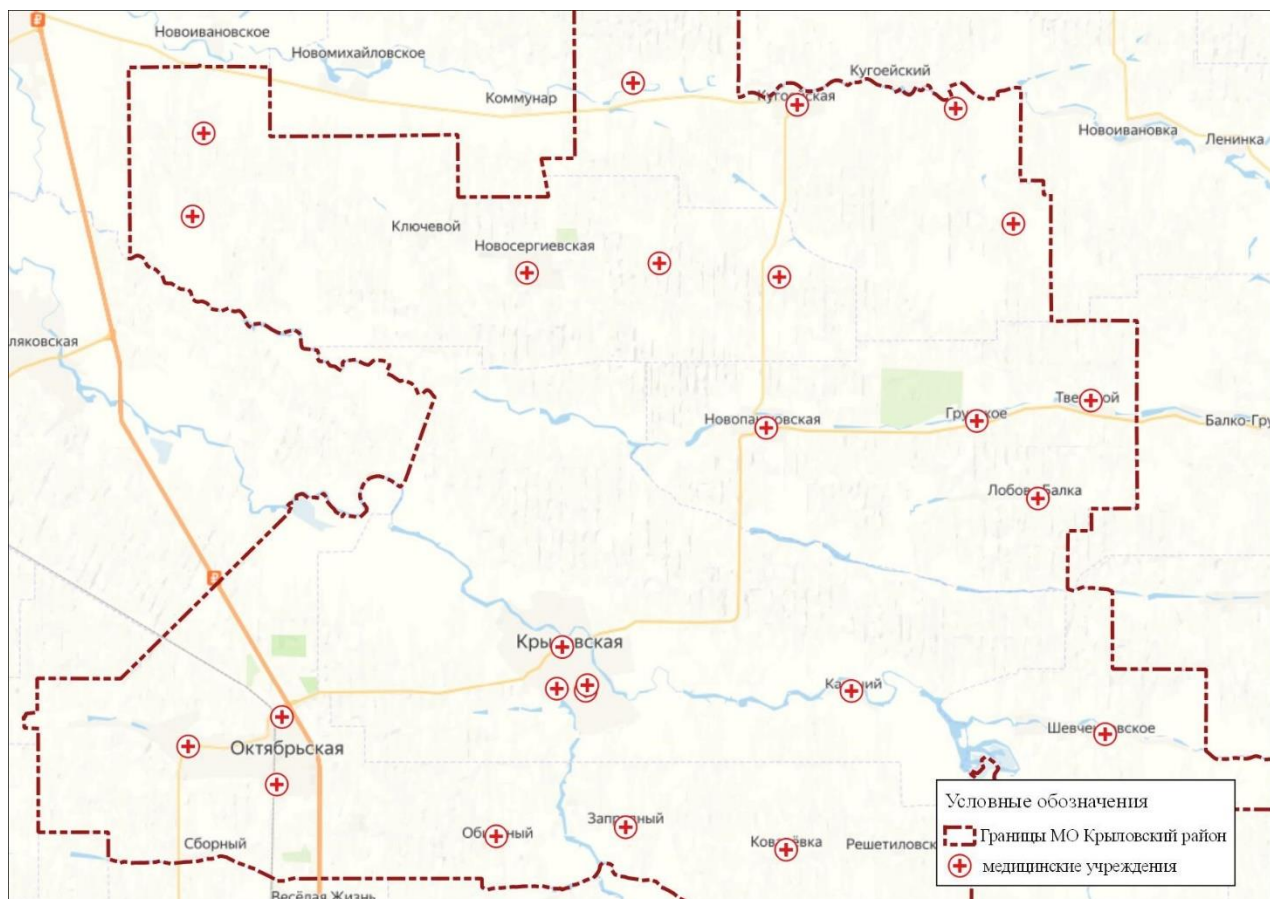


Рисунок 4 Расположение объектов здравоохранения на территории Крыловского района

Обеспеченность медицинскими учреждениями удовлетворительная, однако на основании информации о наличии вакансий по состоянию на 06.06.2022, размещенной на официальном сайте Крыловской ЦРБ, можно отметить дефицит медицинских специалистов.

На территории Крыловского района оказание круглосуточной экстренной и неотложной медицинской помощи больным и пострадавшим на догоспитальном этапе осуществляется структурным подразделением Крыловской ЦРБ - Станцией скорой медицинской помощи, расположенной на территории станицы Крыловской.

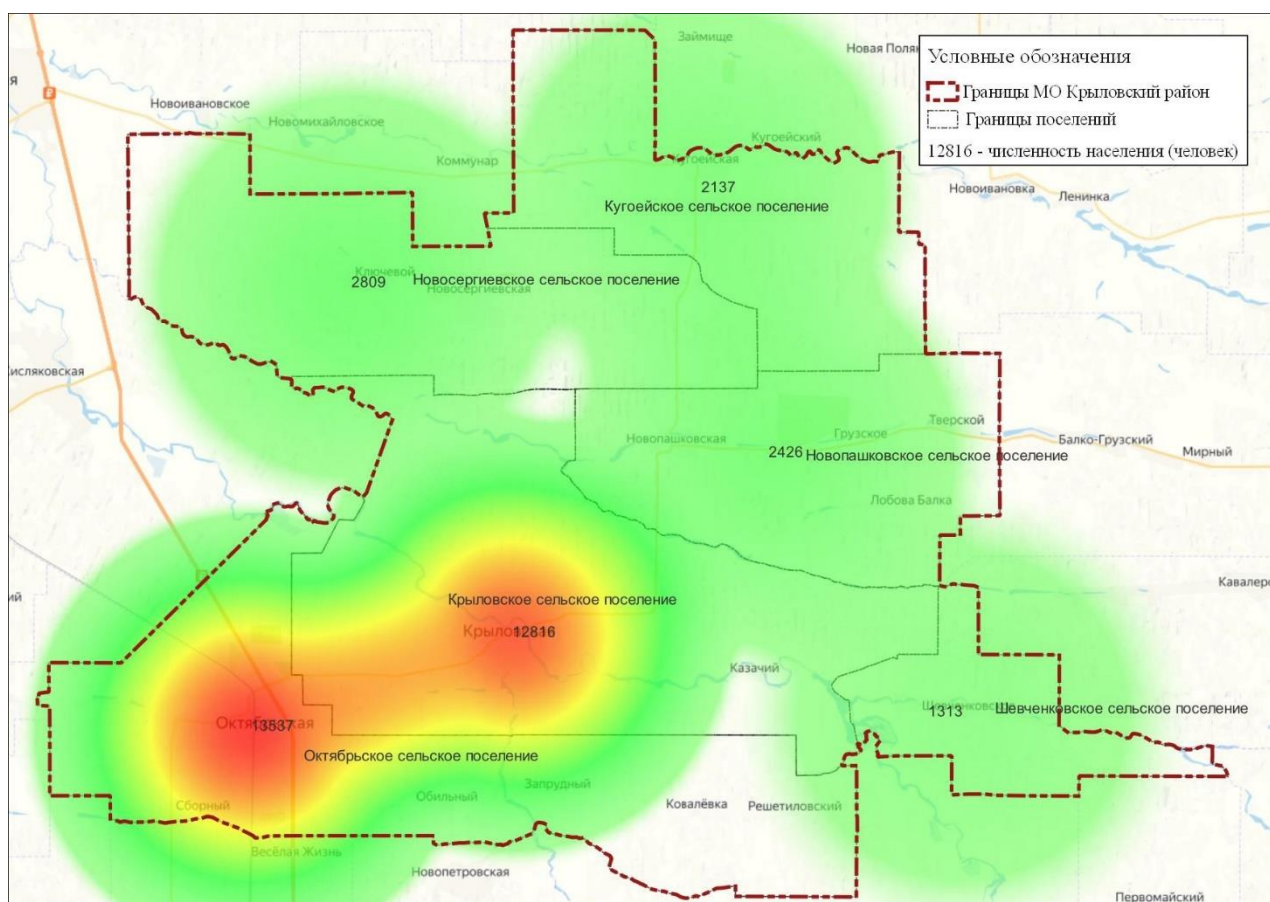
Согласно Приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 20 июня 2013 г. № 388н "Об утверждении Порядка оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи", время прибытия к пациенту выездной бригады скорой медицинской помощи при оказании скорой медицинской помощи в экстренной форме не должно превышать 20 минут с момента ее вызова.

Жителям населенных пунктов, расположенных на периферии района, экстренная медицинская помощь не может быть оказана в соответствии с нормативом по причине удаленности от станции СМП, а также из-за дополнительных потерь времени, вызванных неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог.

В рамках региональной программы Краснодарского края "Модернизация первичного звена здравоохранения" (в ред. Распоряжений главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 16.07.2021 N 163-р, от 20.12.2021 N 371-р) решается задача по развитию транспортной инфраструктуры (маршрутов общественного транспорта, приближенных к медицинским организациям), в том числе приоритетный ремонт и строительство автомобильных дорог регионального и муниципального значения, обеспечивающих доездку населения до медицинских организаций, а также обеспечение транспортной доступности медицинских организаций для всех групп населения, в том числе инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями здоровья в период до 31.12.2025.

1.2.5. Система расселения и застройки

В муниципальном образовании Крыловский район наблюдается следующая система расселения – в Крыловском и Октябрьском сельском поселениях проживает немного более 75% населения. Остальная часть населения проживает в остальных четырех сельских поселениях (причем, население этих поселений составляет менее 3 тысяч человек в каждом).



Плотность населения выглядит следующим образом:

- Крыловское сельское поселение – 36 чел/км²
- Кугоейское сельское поселение – 11 чел/км²
- Новопашковское сельское поселение – 13 чел/км²
- Новосергиевское сельское поселение – 11 чел/км²
- Октябрьское сельское поселение – 43 чел/км²
- Шевченковское сельское поселение – 16 чел/км²

Октябрьское сельское поселение, расположенное в непосредственной близости к ФАД М-4 «ДОН», значительно отличается как по плотности населения, так и по численности, превосходя по данным показателям даже Крыловское сельское поселение, на территории которого находится административный центр района – станица Крыловская.

Территория Кугоейского, Новопашковского, Новосергиевского, Шевченковского сельских поселений является малонаселенной.

Жилая зона преимущественно представлена индивидуальными жилыми домами усадебного типа с приусадебными участками, блокированными жилыми домами с приквартирными участками, малоэтажными многоквартирными жилыми домами.

Перечень многоквартирных домов представлен в таблице ниже.

№ п/п	Адрес дома (улица, №)	Год постройки	Количество этажей (надземных/подземных)	Количество квартир	Количество жильцов
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Крыловской по ул. Комсомольской (пересечение ул. Комсомольской и ул. Энгельса)</i>					
1	Комсомольская, 114	1980	3/1	18	32
2	Комсомольская, 116	1982	3/1	18	28
3	Комсомольская, 118	1980	3/1	18	24
4	Комсомольская, 120	1982	3/1	18	36
5	Комсомольская, 122	1980	3/1	18	25
6	Комсомольская, 124	1983	3/1	18	24
7	Комсомольская, 126	1982	3/1	18	23
8	Комсомольская, 128	1982	3/1	18	20
9	Комсомольская, 130	-	3/1	18	24
10	Комсомольская, 132	1983	3/1	18	21
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Крыловской по ул. Комсомольской и ул. Д.Бедного (пересечение ул. Комсомольской и ул. Д. Бедного)</i>					
11	Комсомольская, 100	-	2/1	12	14
12	Комсомольская, 102	-	2/1	12	18
13	Комсомольская, 104	-	2/1	12	14
14	Комсомольская, 106	-	2/1	12	17
15	Комсомольская, 108	-	2/1	12	20

№ п/п	Адрес дома (улица, №)	Год постройки	Количество этажей (надземных/подземных)	Количество квартир	Количество жильцов
16	Комсомольская, 110	-	2/1	12	21
17	Комсомольская, 112	-	2/1	12	20
18	Демьяна Бедного, 8	1978	2/1	12	19
19	Демьяна Бедного, 10	1980	2/1	12	17
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Крыловской по ул. Кооперативной, ул. Д.Бедного и ул. Комсомольской (в границах ул. Кооперативной, ул. Д. Бедного и ул. Комсомольской)</i>					
20	Кооперативная, 92	1977	2/1	8	13
21	Кооперативная, 94	1980	2/1	8	14
22	Кооперативная, 96	1980	2/1	8	10
23	Кооперативная, 98	1985	2/1	12	18
24	Демьяна Бедного, 2	1978	2/1	12	21
25	Демьяна Бедного, 4	-	2/1	8	24
26	Демьяна Бедного, 6	1980	2/1	12	20
27	Комсомольская, 79	1983	2/1	12	23
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Крыловской по ул. Красноармейской</i>					
28	Красноармейская, 47	-	3/1	18	25
29	Красноармейская, 49	-	3/1	18	27
30	Красноармейская, 51	-	3/1	18	21
31	Красноармейская, 53	-	3/1	18	23
32	Красноармейская, 55	-	3/1	18	26
33	Красноармейская, 57	-	3/1	18	25
34	Красноармейская, 59	-	3/1	18	32
<i>Отдельно стоящие многоквартирные дома в ст. Крыловской по ул. Орджоникидзе</i>					
35	Орджоникидзе, 50	-	2	8	10
36	Орджоникидзе, 65	-	2	8	12
<i>Многоквартирные дома в ст. Крыловской по ул. Красноармейской и ул. Первомайская</i>					
37	Красноармейская, 62А	2008	2	12	24
38	Красноармейская, 62Б	2010	2	12	21
39	Первомайская, 86	2013	3	24	72
40	Первомайская, 86/1	2014	3	12	18
41	Первомайская, 86/2	2016	3	12	14
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Октябрьской по ул. Карла Маркса</i>					
42	Карла Маркса, 151	1986	2	8	10
43	Карла Маркса, 153	1964	2	8	8
44	Карла Маркса, 155	1978	2	8	9
45	Карла Маркса, 157	1970	2	8	12
46	Карла Маркса, 159	1977	2	8	10
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Октябрьская по ул. Молодежная</i>					

№ п/п	Адрес дома (улица, №)	Год постройки	Количество этажей (надземных/подземных)	Количество квартир	Количество жильцов
47	Молодёжная, 3	1976	2	8	9
48	Молодёжная, 4	1970	2	8	11
49	Молодёжная, 5	1976	2	8	10
50	Молодёжная, 6	1970	2	8	8
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Октябрьская по ул. Вишнёвая</i>					
51	Вишнёвая, 15	1975	2	8	9
52	Вишнёвая, 17	1981	2/1	8	7
53	Вишнёвая, 19	1984	2/1	8	10
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Октябрьская по ул. Центральная</i>					
54	Центральная, 11	1960	2	8	16
55	Центральная, 13	1960	2	8	18
56	Центральная, 15	1966	2	8	20
57	Центральная, 17	1967	2	8	14
58	Центральная, 19	1970	2	8	12
59	Центральная, 21	1967	2	8	18
60	Центральная, 23	1970	2	8	13
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Октябрьской по ул. Пионерская и Привокзальная</i>					
61	Пионерская, 2	1952	2	8	16
62	Пионерская, 4	1963	2	16	29
63	Привокзальная, 21	1975	2/1	16	25
64	Привокзальная, 22	1978	2/1	16	21
<i>Микрорайон многоквартирных домов в ст. Октябрьской, по пер. Братский</i>					
65	Братский, 7	1979	2	8	10
66	Братский, 9	1979	2	8	16
<i>Отдельно стоящие многоквартирные дома в ст. Октябрьской по пер. Строителей и ДРП</i>					
67	Строителей, 7	1909	2	16	24
68	ДРП, 2	1958	2	8	18

Согласно данным Прогноза социально-экономического развития муниципального образования Крыловский район на 2022 год и на период до 2024 года объем жилищного строительства последние три года стабильно снижается, особенно индивидуального жилищного строительства. Снижение объемов ввода ИЖС связано с отсутствием свободных земельных участков под жилищную застройку, оборудованных необходимой инфраструктурой, а также недостаточность доходов населения и повышение цен на строительные материалы. В основном производится реконструкция действующего жилого фонда.

С целью развития жилищного строительства планируется формирование новых земельных участков для дальнейшего предоставления их под застройку ИЖС. Данная мера позволит увеличить показатель ввода в эксплуатацию жилых домов с 5,3 тыс.м² в 2021 году до 7,1 тыс.м² к 2024 году.

Система культурно-бытового обслуживания муниципального образования в условиях района отличается межселенным характером, что означает размещение полного комплекса обслуживающих учреждений не в каждом населенном пункте, а в группе сельских населенных пунктов (поселении) с разделением обслуживающих функций между учреждениями.

Население вынуждено перемещаться с целью получения полноценных условий труда, быта и отдыха. Достижение нормативного уровня обеспеченности всеми видами обслуживания возможно при условии обеспечения минимальных затрат времени на перемещения как путем развития транспортной сети, в том числе внутрирайонных автобусных маршрутов, так и строительством объектов социальной инфраструктуры, обеспечивающих культурно-бытовые потребности жителей на местах.

Размещение планируемых объектов капитального строительства

В результате анализа документов территориального планирования, был составлен перечень планируемых объектов капитального строительства, таких как медицинские, образовательные, развлекательные и спортивные учреждения, промышленные предприятия и прочее. Во внимание принималось как территориальное расположение объектов, так и сроки строительства, проектная мощность, количество рабочих мест. Все данные были сведены в таблицу, представленную ниже.

Таблица 11 Планируемые объекты социальной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
Схема территориального планирования Краснодарского края			
1.	Строительство учебного корпуса ГБС (К) ОУ школа – интернат в ст. Крыловская	<p>Строительство учебного корпуса на 130 учащихся (1 этаж).</p> <p>Помещения: учебные классы (12), мастерские, медицинский блок, спортивный зал, игровые комнаты, гардеробные, кабинеты узких специалистов, библиотека, актовый зал.</p> <p>Здания: переходные галереи, гараж, банно-прачечная, продуктовый склад.</p> <p>Сооружения: спортивная площадка, стадион, благоустройство</p>	до 2031 г.

Генеральный план Кугоейского сельского поселения			
2.	Строительство детского дошкольного учреждения с начальной школой в с.Красногоровка	-	до 2030 г.
3.	Строительство ФАП в с.Красногоровка	-	до 2030 г
4.	Строительство общественного центра в с. Ириновка	магазины, КБО, отделение банка, кафе, аптека	до 2030 г
5.	Строительство плоскостного спортивного сооружения в с.Ириновка	-	до 2030 г
6.	Строительство детского дошкольного учреждения в с.Ириновка	-	до 2030 г
7.	Строительство производственного предприятия 2-5 класса в с.Ириновка	-	до 2030 г
8.	Строительство общественного центра культурно – бытового обслуживания	детское дошкольное учреждение с начальной школой, ФАП, магазины, КБО, отделение банка, кафе, банк	до 2030 г
9.	Реконструкция общественного центра	дополнить детским дошкольным учреждением с начальной школой, магазинами, КБО, отделением банка, кафе, аптекой	до 2030 г
10.	Строительство административно – делового комплекса в ст. Кугоейская	Конференц-зал на 40 мест, кафе на 50 мест, офисные помещения	до 2030 г
11.	Строительство внешкольного учреждения в ст. Кугоейская	на 4 места	до 2030 г
12.	Строительство межшкольного производственного комбината в ст. Кугоейская	на 34 места	до 2030 г
13.	Строительство поликлиники в ст. Кугоейская	-	до 2030 г
14.	Строительство магазина смешанных товаров в ст. Кугоейская	-	до 2030 г
15.	Строительство рыночного комплекса в ст. Кугоейская	-	до 2030 г
16.	Строительство гостиницы в ст. Кугоейская	на 13 мест	до 2030 г
17.	Строительство предприятия бытового обслуживания в ст. Кугоейская	на 15 рабочих мест	до 2030 г
18.	Строительство столовой в ст. Кугоейская	на 90 мест	до 2030 г
19.	Строительство многофункционального здания с торгово-бытовыми объектами в ст. Кугоейская	магазины на 100 кв.м. торговой площади, прачечные на 135 кг/смену, молочная кухня	до 2030 г
20.	Строительство пожарного депо в ст. Кугоейская	на 2 автомобиля	до 2030 г
21.	Строительство пожарного депо в ст. Кугоейская	на 2 автомобиля	до 2030 г
22.	Реконструкция кирпичного завода в ст.Кугоейская	-	до 2030 г
23.	Строительство детского дошкольного учреждения с начальной школой в х.Калинин	-	до 2030 г
24.	Строительство общественного центра в х. Калинин	магазины, пункт КБО, отделение банка, кафе, аптека	до 2030 г
25.	Строительство детского дошкольного учреждения в х. Сиротино	-	до 2030 г
26.	Строительство общественного центра в х. Сиротино	магазины, пункт КБО, отделение банка, кафе, аптека	до 2030 г
27.	Строительство начальной школы в х. Тимашевка	-	до 2030 г

28.	Строительство ФАП в х.Тимашевка	-	до 2030 г.
Генеральный план Новопашковского сельского поселения			
29.	Строительство детского сада с начальной школой в х. Лобова Балка	-	2021-2030 гг.
30.	Строительство магазинов в х. Лобова Балка	-	до 2030 г.
31.	Строительство пункта КБО в х. Лобова Балка	-	до 2030 г.
32.	Строительство отделения банка в х. Лобова Балка	-	до 2030 г.
33.	Строительство кафе в х. Лобова Балка	-	до 2030 г.
34.	Строительство аптеки в х. Лобова Балка	-	до 2030 г.
35.	Строительство общественного центра в х. Лобова Балка	детское дошкольное учреждение с начальной школой, магазины, пункт КБО, отделение банка, кафе, аптека	до 2030 г.
36.	Реконструкция МОУ СОШ № 8 в ст. Новопашковская	на 450 мест/ 50 рабочих мест	2021 - 2030 гг.
37.	Строительство межшкольного производственного комбината в ст. Новопашковская	на 40 мест	до 2030 г.
38.	Строительство предприятия общественного питания в ст.Новопашковская	-	до 2030 г.
39.	Строительство рыночного комплекса в ст.Новопашковская	-	до 2030 г.
40.	Строительство многофункционального здания с социально-бытовыми объектами в ст.Новопашковская	-	до 2030 г.
41.	Строительство гостиницы в ст. Новопашковская	на 15 мест	до 2030 г.
42.	Строительство многофункционального здания с торгово-бытовыми объектами в ст.Новопашковская	магазины на 100 м ² торговой площади, химчистка (фабрика) на 8 кг/смену, молочная кухня (на 104 порций), прачечная на 141кг/смену	до 2030 г.
43.	Строительство общественного центра в с. Грузинское	детское дошкольное учреждение с начальной школой, магазины, пункт КБО, отделение банка, кафе, аптека	до 2030 г.
44.	Строительство общественного центра в х. Тверской	детское дошкольное учреждение с начальной школой, магазины, пункт КБО, отделение банка, кафе, аптека	до 2030 г.
45.	Строительство детского сада в х. Тверской	-	до 2030 г.
46.	Строительство начальной школы в с. Грузинское	-	до 2030 г.
Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Новопашковского сельского поселения			
47.	Строительство детского дошкольного учреждения с начальной школой в с. Грузинское	120 мест / 45 рабочих мест	2021 – 2030 гг.
48.	Строительство детского дошкольного учреждения с начальной школой в х. Тверской	на 120 мест / 45 рабочих мест	2021 – 2030 гг.
49.	Строительство плоскостной площадки спортивных сооружений в х. Тверской	5875,5 кв.м.	2021 – 2030 гг.

50.	Строительство парка культуры и отдыха в ст.Новопашковская	-	2021 – 2030 гг.
Генеральный план Новосергиевского сельского поселения			
51.	Строительство амбулаторно – поликлинической сети в ст.Новосергиевская	на 51 посещение в смену	до 2030 г.
52.	Строительство крытого и открытого бассейна общего пользования в ст.Новосергиевская	-	до 2030 г.
53.	Строительство магазинов продовольственных и непродовольственных товаров в ст. Новосергиевская	300 кв.м.	до 2030 г.
54.	Строительство предприятия общественного питания в ст. Новосергиевская	на 12 посадочных мест	до 2030 г.
55.	Строительство предприятия бытового обслуживания в ст. Новосергиевская	на 7 рабочих мест	до 2030 г.
56.	Строительство мусороперерабатывающего завода в п. Ключевой	-	до 2030 г.
57.	Строительство магазинов продовольственных и непродовольственных товаров в п. Ключевой	43 кв.м.	до 2030 г.
58.	Строительство начальной школы в х. Водораздельный	-	до 2030 г.
59.	Строительство спортивно – оздоровительного учреждения в ст. Новосергиевская	-	до 2030 г.
60.	Строительство ФАП в х. Ключевой	-	до 2030 г.
61.	Строительство ФАП в п. Отделение № 1	-	до 2030 г.
62.	Строительство ФАП в п. Отделение № 2	-	до 2030 г.
63.	Строительство ФАП в п. Отделение № 6	-	до 2030 г.
Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Новосергиевского сельского поселения			
64.	Капитальный ремонт существующего дома культуры в п. Ключевой	-	до 2030 г.
Генеральный план Октябрьского сельского поселения			
65.	Строительство развлекательно – досугового центра на пересечении ул.Першина и ул. Восточная в ст. Октябрьская	танцевальный зал площадью 73 кв.м., кружки детского творчества на 40 мест, кинотеатр на 300 мест	до 2029 г.
66.	Строительство начальной общеобразовательной школы в х. Сборный	на 33 места	до 2029 г.
67.	Строительство начальной школы в п. Темп	на 62 мест	до 2029 г.
68.	Строительство детского дошкольного учреждения в п. Темп	на 25 места	до 2029 г.
69.	Строительство дома культуры в п. Решетилковский	на 38 зрительных мест	до 2029 г.
70.	Строительство детской спортивной площадки в ст.Октябрьская, ул.Социалистическая	площадь 1,68 га	до 2029 г.
71.	Строительство спортивного комплекса в ст. Октябрьская	тренажерный зал на 400 кв.м. площади, фитнес зал площадью 30 кв.м., теннисный корт – 2 шт.,	до 2029 г.

		плавательный бассейн (крытый) – водное зеркало 250 кв.м.	
72.	Строительство спортивно – оздоровительного учреждения в ст. Октябрьская	площадь 0,92 га	до 2029 г.
73.	Строительство детского сада в ст. Октябрьская	на 260 мест	до 2029 г.
74.	Строительство детского сада в ст. Октябрьская	на 260 мест	до 2029 г.
75.	Реконструкция детского сада в ст. Октябрьская	фактически 75 мест, увеличение до 200 мест	до 2029 г.
76.	Строительство начальной школы в ст. Октябрьская Межшкольный учебно-производственный комбинат	на 565 мест на 170 мест	до 2029 г.
77.	Строительство детского сада в х. Сборный	на 15 мест	до 2029 г.
78.	Строительство детского сада в х. Обильный	на 25 мест	до 2029 г.
79.	Строительство детского сада в х. Запрудный	на 25 мест	до 2029 г.
80.	Строительство детского сада в х. Ковалевка	на 42 места	до 2029 г.
81.	Реконструкция Октябрьской участковой больницы	увеличение на 157 коек	до 2029 г.
82.	Реконструкция Октябрьской амбулатории	увеличение на 80 посещений в смену	до 2029 г.
83.	Строительство ФАП в п. Обильный, ул. Лермонтова	на 10 посещений в смену	до 2029 г.
84.	Строительство гостиницы в ст. Октябрьская	на 45 мест	до 2029 г.
85.	Строительство административно-делового комплекса в ст. Октябрьская	Конференц-зал на 60 мест, столовая на 50 мест, офисные помещения, выставочная галерея 40 кв.м.	до 2029 г.
86.	Строительство многофункционального здания с торгово-бытовыми объектами в ст. Октябрьская	магазины площадью 100 кв.м., химчистка (фабрика) на 20 кг белья в смену, аптека, молочная кухня на 150 порций, мастерские по ремонту бытовой техники на 20 рабочих мест	до 2029 г.
87.	Строительство культурно – бытового комплекса в ст. Октябрьская	зрительный зал на 150 мест, танцкласс площадью 60 кв.м., кафе на 30 мест, магазин площадью 100 кв.м., магазин кулинарии площадью 40 кв.м., аптека, мастерские по ремонту бытовой техники на 25 рабочих мест, салон красоты, молочная кухня на 100 порций	до 2029 г.
88.	Строительство развлекательно – досугового центра в ст. Октябрьская	кинозал на 150 мест, интернет - кафе на 25 мест, бильярдная, видеотека	до 2029 г.
89.	Строительство рынка стройматериалов в ст. Октябрьская	торговые павильоны площадью 300 кв.м., кафе – закусочная на 40 мест	до 2029 г.
90.	Строительство рынка сельхозпродукции в ст. Октябрьская	магазины продовольственных товаров 400 кв.м.	до 2029 г.
91.	Строительство летнего кафе с тацплощадкой в ст. Октябрьская	на 30 мест	до 2029 г.

92.	Строительство предприятия бытового обслуживания в ст.Октябрьская	на 10 рабочих мест	до 2029 г.
93.	Строительство бани в ст.Октябрьская	на 85 мест	до 2029 г.
94.	Строительство кафе в ст.Октябрьская	на 20 мест	до 2029 г.
95.	Строительство торговых павильонов промышленных и продовольственных товаров в ст. Октябрьская	на 40 кв.м. торговой площади	до 2029 г.
96.	Строительство парка в ст. Октябрьская	площадь 2,73 га	до 2029 г.
97.	Строительство парка в х.Ковалевка	площадь 0,52 га	до 2029 г.
98.	Строительство молокозавода в ст. Октябрьская	-	до 2029 г.
Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Октябрьского сельского поселения			
99.	Строительство начальной общеобразовательной школы, детского дошкольного учреждения в пос. Запрудный	-	2022- 2029 гг.
100.	Строительство начальной общеобразовательной школы, детского дошкольного учреждения в пос. Ковалевка	-	2022- 2029 гг.
101.	Реконструкция общеобразовательного учреждения в п. Обильный	до 55 мест	2022- 2029 гг.
102.	Строительство детского дошкольного учреждения в пос. Обильный	-	2022- 2029 гг.
103.	Строительство начальной общеобразовательной школы пос. Решетиловский	-	2022- 2029 гг.
104.	Строительство культурно-развлекательного комплекса в ст. Октябрьской	танцевальный зал 73 м ² , кружки детского творчества на 40 мест, кинотеатр на 300 мест, зал аттракционов и игровых автоматов 36 м ²	2022- 2029 гг.
Генеральный план Шевченковского сельского поселения			
1.	Строительство административно – делового центра в с. Шевченковское	офисные помещения; конференц-зал -30 м ²	до 2030 г.
2.	Строительство культурно – развлекательного центра в с.Шевченковское	видеосалон; бильярдная; выставочная галерея - 50 м ² ; интернет-кафе на 25 мест	до 2030 г.
3.	Реконструкция детского сада «Теремок» в с.Шевченковское	на 80 мест	до 2030 г.
4.	Строительство торгового центра в с. Шевченковское	-	до 2030 г.
5.	Строительство кафе в с.Шевченковское	-	до 2030 г.
6.	Строительство многофункционального здания с торгово-бытовыми объектами в с.Шевченковское	магазины на 50 м ² торговой площади; химчистка (фабрика) на 10 кг/смену; прачечная на 85 кг/смену	до 2030 г.
7.	Строительство культурно – бытового центра в с. Шевченковское	зрительный зал на 50 мест; салон красоты; кафе -30 мест	до 2030 г.
8.	Строительство пожарного депо в с. Шевченковское	на 2 автомобиля	до 2030 г.
9.	Строительство спортивно – оздоровительного учреждения в с. Шевченковское	-	до 2030 г.
10.	Строительство детского сада в с. Шевченковское	-	до 2030 г.

11.	Строительство хлебопекарного завода в с.Шевченковское	-	до 2030 г.
12.	Строительство предприятия бытового обслуживания в с.Шевченковское	на 5рабочих мест	до 2030 г.
13.	Строительство предприятия микробиологической, пищевой, пищевкусовой промышленности в с.Шевченковское	-	до 2030 г.

1.2.6. Экономика

Основу экономического потенциала Крыловского района составляет сельское хозяйство, во многом определяющее занятость населения и уровень его благосостояния. Удельный вес данной отрасли в структуре базовых отраслей равняется 75 %.

Сельскохозяйственный сектор экономики представляет 51 предприятие, 407 крестьянско-фермерских хозяйств, 12173 личных подсобных хозяйств. Основные направления производственной деятельности сельхозпредприятий - выращивание зерновых, зернобобовых, масличных культур, сахарной свеклы, картофеля, овощей, плодов и ягод, винограда. В ближайшие годы ожидается сохранение тенденции роста в производстве овощей и картофеля.

Отрасль животноводства в Крыловском районе представлена 2 свиноводческими фермами и 1 молочно-товарной фермой, а также КХ и личными подсобными хозяйствами. Многие предприятия района занимаются альтернативным животноводством: овцеводством; птицеводством (утки, гуси, цыплята, индюшата, перепелки).

С 2020 года наблюдается спад среди сельскохозяйственных предприятий в свиноводческой отрасли. В 2020-2021 годах ООО "Гранит" снизило поголовье свиней, в связи с низкой рентабельностью (8-9 %).

До 2024 года намечается стабилизация роста производства мяса:

- за счет реконструкции и строительства корпуса для откорма крупного рогатого скота на 100 голов ООО "КФХ Макаренко Г.Н.";

- за счет приобретения поголовья КРС для откорма в количестве 400 голов ИП КФХ Семенцов А.И.

Намечен рост производства молока:

- за счет увеличения продуктивности дойного стада ООО «Агрокомплекс Павловский»;

- за счет увеличения поголовья коров ИП Чучина Д.А. на 40 голов;

- за счет увеличения поголовья коров ИП КФХ Малярчук Я.В. на 15 голов.

Кроме этого, намечен рост поголовья коров и, как следствие, рост производства молока среди хозяйств населения.

В прогнозируемых 2022-2024 годах ожидается ежегодное увеличение валовой продукции сельского хозяйства:

1) Растениеводство:

-закладка садов интенсивного типа в 2021 году в ИП КФХ Троцик Р.В. на площади 12 га;

-закладка сада грецкого ореха на площади 50 га в ИП глава КФХ Мельниченко Н.Н.

2) Животноводство:

- ИП КФХ Семенцов А. И. – реконструкция и строительство фермы по откорму КРС на 400 голов;

- ООО «КФХ Гах В. А.» - реконструкция дополнительного здания для выращивания кроликов.

-ИП Чучина Д.А. – полная реконструкция фермы и приобретение маточного поголовья коров.

Если говорить о промышленном секторе экономики, то стоит отметить, что в разрезе крупных и средних организаций, несмотря на сельскохозяйственную специфику района, на пищевую промышленность приходится очень маленькая доля производства. Ассортимент включает: мясную и колбасную продукцию, растительные масла, сладкие лимонады, хлеб и хлебобулочные изделия.

Малое и среднее предпринимательство в муниципальном образовании Крыловский район является неотъемлемой частью экономики и оказывает существенное влияние на ее развитие. В общей численности занятого в экономике населения района среднесписочная численность средних, малых предприятий и индивидуальных предпринимателей составляет 4 454 человек или в удельной величине – 29%. На перспективу до 2026 года планируется рост среднесписочной численности субъектов малого предпринимательства на 1%. В общем объеме валового внутреннего продукта района доля оборота структур малого и среднего предпринимательства занимает 49,8 %.

По состоянию на начало 2022 года уровень регистрируемой безработицы составил 1,8 %, что вдвое выше уровня предыдущего года.

Ситуация на рынке труда Крыловского района осложняется такими проблемами, как:

- сезонный характер работ в сельском хозяйстве;
- несбалансированность спроса и предложения рабочей силы по профессионально – квалификационному признаку;
- сокращение трудовых ресурсов за счет естественной и миграционной убыли населения;

- прекращение деятельности субъектов малого предпринимательства, связанное с ограничением деятельности или с ее запретом в период пандемии.

По прогнозным данным Комплексной оценки городских округов и муниципальных районов Краснодарского края по основным среднестатистическим показателям социально-экономического состояния и перспективного развития в 2019-2024 годах, в 2022 году Крыловский район займет 35 место, что значительно ниже показателя соседнего Кушевского муниципального района (15 место). Данный рейтинг отражает достаточно низкий уровень жизни населения Крыловского района.

Дальнейшее развитие экономики Крыловского района необходимо рассматривать в контексте развития Северной экономической зоны Краснодарского края как территории с диверсифицированной экономикой: развитым агропромышленным комплексом с многоступенчатой переработкой сельскохозяйственной продукции в рамках межмуниципальной кооперации со сбытом на внутренний и внешний рынки, эффективно реализуемым торгово-транспортно-логистическим и туристско-рекреационным потенциалом, характеризующаяся трансграничными связями с соседними регионами, в частности с одним из опорных центров Юга России - региональным центром соседнего субъекта Российской Федерации - городом Ростов-на-Дону (трудовые и бытовые маятниковые миграции).

В рамках Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года (с изменениями на 27 декабря 2021 года) в качестве приоритетного инвестиционного проекта на территории Крыловского района планируется создание индустриального парка в станице Крыловской на земельном участке с кадастровым номером 23:14:0304000:49. Необходимые условия на сегодняшний день, в том числе и инфраструктурные частично имеются или находятся в стадии согласования.

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

1.3.1 Общая характеристика сети дорог

Основной транспортной магистралью Крыловского района является трасса федерального значения М-4 «Дон», которая обеспечивает связь южных регионов с центральной частью России, входит в состав европейского маршрута Е-115, стыкуется с трассой федерального значения Р-217 «Кавказ». Федеральная трасса проходит через юго-западную часть района по границе станицы Октябрьской связывает Крыловский район с краевым центром – г. Краснодаром, Павловским и Кушевским районами, Ростовской областью.

Транспортная связь сельских поселений с районным административным центром – станцией Крыловской, а также между населенными пунктами района преимущественно осуществляется по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения и местного значения районного подчинения. Перечень представлен в таблицах ниже.

Таблица 12 Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края

№ п/п	Наименование	Протяженность, км	Привязка		Техническая категория	Протяженность, км
			начало, км+	конец, км+		
1	ст-ца Ленинградская - х.Белый - ст-ца Октябрьская	0,590	18,390	18,980	IV	1,277
		0,687	24,778	25,465		
2	ст-ца Октябрьская - ст-ца Павловская - ст-ца Новопластуновская	0,777	0,039	0,816	IV	10,673
		0,020	0,820	0,840		
		9,876	0,844	10,720		
3	ст-ца Кушевская - ст-ца Кугоейская - х.Сиротино	24,865	23,535	48,400	IV	24,865
4	ст-ца Новосергиевская - ст-ца Новоивановская	20,446	0,010	20,456	IV	20,446
5	Магистраль "Дон" - ст-ца Крыловская	12,318	0,543	12,861	II	12,318
6	ст-ца Крыловская - ст-ца Новопашковская - х.Тверской	30,588	0,031	30,619	II	16,469
					III	14,119
7	ст-ца Крыловская - с.Шевченковское	29,257	0,022	29,279	IV	29,257
8	ст-ца Новопашковская - ст-ца Кугоейская	14,406	0,018	14,424	IV	14,406
9	ст-ца Крыловская - ст-ца Новосергиевская	13,096	0,000	13,096	IV	13,096
10	Подъезд к ж.-д.ст.Крыловская	1,369	0,155	1,524	III	1,369
11	п.Темп - п.Решетилковский	24,441	0,639	25,080	IV	24,441
12	ст-ца Крыловская - п.Запрудный	4,833	0,027	4,860	IV	4,833
13	х.Тверской - х.Лобова Балка	8,090	0,018	8,108	IV	8,090
14	Подъезд к ст-це Новосергиевская	6,891	0,019	6,910	IV	6,891

№ п/п	Наименование	Протяженность, км	Привязка		Техническая категория	Протяженность, км
			начало, км+	конец, км+		
15	х.Тверской-х.Балко-Грузский (до границы с Ростовской областью)	3,671	0,029	3,700	IV	3,671
	Итого:	206,221	-	-	-	206,221

Таблица 13 Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Крыловский район

№ п/п	Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км
1	03 224 ОП МР 01	Подъезд к отд. № 2 ЗАО «Новосергиевское» от автодороги ст-ца Новосергиевская – ст-ца Новоивановская, км 0+000 – км 1+500	1,500
2	03 224 ОП МР 02	Подъезд к пос. Водораздельный от автодороги Подъезд к ст-це Новосергиевской, км 0+000 – км 1+400	1,400
3	03 224 ОП МР 03	Подъезд к отд. № 5 ЗАО «Новосергиевский» от автодороги ст-ца Новопашковская – ст-ца Кугоейская, км 0+000 – км 1+000	1,000
4	03 224 ОП МР 04	Подъезд к ст-це Новосергиевской, км 6+900 – км 9+870	2,970
5	03 224 ОП МР 05	ст-ца Ленинградская – х.Белый – ст-ца Октябрьская, км 18+980 – км 20+070	1,090
6	03 224 ОП МР 06	Подъезд к подсобному отделению п. Запрудный от автодороги п. Темп – п. Решетиловский, км 0+000 – км 1+200	1,200
7	03 224 ОП МР 07	Подъезд к х. Грузской от автодороги ст-ца Крыловская – ст-ца Новопашковская – х. Тверской, км 0+000 – км 0+500	0,500
8	03 224 ОП МР 08	Подъезд к х. Роккель от автодороги ст-ца Куцевская – ст-ца Кугоейская – х. Сиротино, км 0+000 – 0+150	0,150
9	03 224 ОП МР 09	Подъезд к пос. Нижнекугоейский Ростовской области от автодороги ст-ца Куцевская – ст-ца Кугоейская – х. Сиротино, км 0+000 – 0+200	0,200
10	03 224 ОП МР 10	Подъездная дорога к детскому оздоровительному лагерю «Колосок»	2,900
ИТОГО:			12,910

Система улиц и дорог населенных пунктов представлена внутрипоселковыми дорогами, которые обеспечивают непосредственный доступ населения к селитебным зонам,

местам приложения труда, общественным зданиям, остановкам общественного транспорта и прочим инфраструктурным объектам.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности сельских поселений Крыловского района представлен в таблицах ниже.

Таблица 14 Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Крыловского сельского поселения

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
1.	ст. Крыловская	ул. Мичурина	асфальт (0+000-0+934) гравий (0+934-1+243)	1,243
2.	ст. Крыловская	ул. Павлова	гравий (0+000-0+998)	0,998
3.	ст. Крыловская	ул. Красная Заря	гравий (0+000-0+546)	0,546
4.	ст. Крыловская	ул. Орджоникидзе №2 по №28	асфальт (0+000-0+450)	0,450
5.	ст. Крыловская	ул. Ленина	гравий (0+000-0+412) асфальт (0+412-1+450)	1,450
6.	ст. Крыловская	ул. Войкова	гравий (0+000-0+739) асфальт (0+739-2+935)	2,935
7.	ст. Крыловская	ул. К. Маркса	гравий (0+000-1+508)	1,508
8.	ст. Крыловская	ул. Молодежная	гравий (0+000-0+545)	0,545
9.	ст. Крыловская	ул. Комсомольская	асфальт (0+000-2+711)	2,711
10.	ст. Крыловская	ул. Гоголя	гравий (0+000-0+286) асфальт (0+286-2+157)	2,157
11.	ст. Крыловская	ул. Крупская	асфальт (0+000-0+243) гравий (0+243-0+955)	0,955
12.	ст. Крыловская	ул. Черноморская	асфальт (0+000-0+254) гравий (0+254-0+879)	0,879
13.	ст. Крыловская	ул. Жлобы	асфальт (0+000-1+848) гравий (1+848-2+416)	2,416
14.	ст. Крыловская	ул. Стаханова	асфальт (0+000-0+463) гравий (0+463-1+843)	1,843
15.	ст. Крыловская	ул. Кондратюка	асфальт (0+000-0+617)	0,617
16.	ст. Крыловская	ул. Пушкина	асфальт (0+000-0-1+992)	1,992
17.	ст. Крыловская	ул. Пионерская	гравий (0+000-0+492) асфальт (0+492-0+917)	0,917

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
18.	ст. Крыловская	ул. Октябрьская	асфальт (0+000-1+991) гравий (1+991-2+751) грунт (2+751-3+223)	3,223
19.	ст. Крыловская	ул. Калинина	гравий (0+000-0+253) асфальт (0+253-2+331)	2,331
20.	ст. Крыловская	ул. Партизанская	гравий (0+000-0+457- 1+619)	1,619
21.	ст. Крыловская	ул. Кирова	асфальт (0+000-0+308) гравий (0+308-0+703)	0,703
22.	ст. Крыловская	ул. Фрунзе	гравий (0+000-0+953)	0,953
23.	ст. Крыловская	ул. Достоевского	гравий (0+000-0+592)	0,592
24.	ст. Крыловская	ул. Лермонтова	гравий (0+000-1+077)	1,077
25.	ст. Крыловская	ул. Толстого	гравий (0+000-0+466) асфальт (0+466-1+064)	1,064
26.	ст. Крыловская,	ул. Тургенева	гравий (0+000-1+413)	1,413
27.	ст. Крыловская	пер. Кубанский	гравий (0+000-0+516)	0,513
28.	ст. Крыловская	ул. Северная	гравий (0+000-1+123)	1,123
29.	ст. Крыловская	ул. Садовая	гравий (0+000-0+374)	0,374
30.	ст. Крыловская	пер. Куриловский	гравий (0+000-0+246)	0,246
31.	ст. Крыловская,	пер. Кисляковский	грунт (0+000-0+388) асфальт (0+388-0+415)	0,415
32.	ст. Крыловская	пер. Украинский	гравий (0+000-1+135)	1,135
33.	ст. Крыловская	ул. Красноармейская	гравий (0+000-0+474) асфальт (0+474+2+054) грунт (2+054+2+284)	2,284
34.	ст. Крыловская	ул. Шевченко	гравий (0+000-1+219) асфальт (1+219-1+530)	1,530
35.	ст. Крыловская	пер. Глухой	гравий (0+000-0+240)	0,240
36.	ст. Крыловская	пер. Речной	гравий (0+000-0+348)	0,348
37.	ст. Крыловская	ул. Первой Конной Армии	гравий (0+000-0+388)	0,388

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
38.	ст. Крыловская	пер. Северный	гравий (0+000-0+374) асфальт (0+374-0+956)	0,956
39.	ст. Крыловская	ул. Мира	асфальт (0+000-2+724)	2,724
40.	ст. Крыловская	пер. Кузнечный	гравий (0+000-0+420)	0,420
41.	ст. Крыловская	ул. Энгельса	гравий(0+000-0+214) асфальт (0+214-2+688)	2,688
42.	ст. Крыловская	ул. Щорса	гравий (0+000-1+902)	1,902
43.	ст. Крыловская	ул. Первомайская	асфальт 0	0,00
44.	ст. Крыловская	пер. Восточный	асфальт (0+000-0+300)	0,300
45.	ст. Крыловская	ул. Новая	асфальт (0+000-0+722) гравий(0+722-0+866)	0,866
46.	ст. Крыловская	ул. Чкалова	асфальт(0+000-2+350) гравий (2+350-2+646)	2,646
47.	ст. Крыловская	ул. Некрасова	гравий (0+000-0+710) асфальт (0+710-2+571)	2,571
48.	ст. Крыловская	пер. Кругляковский	гравий (0+000-0+304)	0,304
49.	ст. Крыловская	ул. Краснопартизанская	асфальт (0+000-0+661) гравий (0+661-1+359)	1,359
50.	ст. Крыловская	ул.Социалистическая	асфальт (0+000-1+178) гравий (1+178-1+710)	1,710
51.	ст. Крыловская	ул. Культурная	гравий (0+000-1+148)	1,148
52.	ст. Крыловская	ул. Чапаева	грунт (0+000-0+644)	0,644
53.	ст. Крыловская	ул. Горького	гравий (0+000-0+909)	0,909
54.	ст. Крыловская	пер. Веселянский	гравий (0+000-0+495)	0,495
55.	ст. Крыловская	ул. Больничный городок	грунт (0+000-0+195)	0,195
56.	ст. Крыловская	ул. Тельмана	гравий (0+000-0+282)	0,282
57.	ст. Крыловская	пер. Тельмана	гравий (0+000-0+799) асфальт (0+799-1+659)	1,659
58.	ст. Крыловская	ул. Чичерина	гравий (0+000-0+626) асфальт (0+626-1+370)	1,370

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
59.	ст. Крыловская	ул. Станичная	асфальт (0+000-1+240) гравий (1+240-1+564)	1,564
60.	ст. Крыловская	ул. Крайняя	грунт (0+000-0+795)	0,795
61.	ст. Крыловская	ул. Хлеборобная	гравий (0+000-1+387)	1,387
62.	ст. Крыловская	ул. Степная	асфальт (0+000-0+778)	0,778
63.	ст. Крыловская	ул. Демьяна Бедного	асфальт (0+000-0+923) гравий (0+923-1+213) грунт (1+213-1+813)	1,813
64.	ст. Крыловская	ул. 40 лет Победы	асфальт (0+000-0+730) гравий (0+730-1+154)	1,154
65.	ст. Крыловская	ул. Дружбы	асфальт (0+000-0+285) гравий(0+285-1+787)	1,787
66.	ст. Крыловская	ул. Западная	гравий (0+000-1+228) асфальт (1+228-2+618)	2,618
67.	ст. Крыловская	ул. Промышленная	асфальт (0+000-0+585)	0,585
68.	ст. Крыловская	ул. Первомайская	гравий (с №1 по №9) (0+000-0+175) асфальт (с №9 по №11) (0+175- 0+370)	0,370
69.	ст. Крыловская	ул. Набережная	гравий (0+000-1+373) асфальт (1+373-1+777) грунт (1+777-2+182)	2,182
70.	ст. Крыловская	ул. Пролетарская	асфальт (0+000-1+568) гравий (1+568-1+814)	1,814
71.	ст. Крыловская	пер. Казачий	асфальт (0+000-0+933)	0,933
72.	ст. Крыловская	ул. Халтурина	гравий (0+000-1+364)	1,364
73.	ст. Крыловская	ул. Литвинова	грунт (0+000-0+226)	0,226
74.	ст. Крыловская	ул. Урицкого	грунт (0+000-0+282)	0,282
75.	ст. Крыловская	ул. 40 лет Октября	гравий (0+000-0+344) грунт (0+344-0+750) асфальт (0+750-1+447)	1,447
76.	ст. Крыловская	пер. Заречный	гравий (0+000-0+207)	0,207
77.	ст. Крыловская	ул. Зареченская	асфальт (0+000-0+819)	0,819
78.	ст. Крыловская	ул. Колхозная	гравий (0+000-1+239)	1,239

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
79.	ст. Крыловская	ул. Советская	гравий (0+000-1+257)	1,257
80.	ст. Крыловская	ул. Куйбышева	грунт (0+000-0+197) гравий (0+197-0+576) асфальт (0+576-0+975)	0,975
81.	ст. Крыловская	ул. Чехова	гравий(0+000-0+294)	0,294
82.	ст. Крыловская	ул. Односторонняя	гравий (0+000--0+114)	0,114
83.	ст. Крыловская	ул. Транспортная	асфальт (0+000-0+680)	0,680
84.	ст. Крыловская	ул. 151-й Стрелковой дивизии	асфальт (0+000-0+180)	0,180
85.	ст. Крыловская	пер. Заводской	гравий (0+000-0+321)	0,321
86.	ст. Крыловская	пер. Зеленый	гравий (0+000-0+132)	0,132
Итого:				98,198

Таблица 15 Реестр автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящиеся в собственности Октябрьского сельского поселения

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
1	ст. Октябрьская	от ул Трудовой через балку Максимова	Грунтовые	0,625
2	ст. Октябрьская	пер Братский	Грунтовые	1,275
3	п. Запрудный	пер Гагарина	Грунтовые	0,075
4	п.Ковалевка	пер Грибоедова	Грунтовые	0,1
5	п.Ковалевка	пер Есенина	Грунтовые	0,1
6	ст. Октябрьская	пер Заречный	Грунтовые	0,375
7	ст. Октябрьская	пер Зеленый	Асфальтобетонные	0,975
8	ст. Октябрьская	пер Комарова	Грунтовые	0,225
9	ст. Октябрьская	пер Котовского	Асфальтобетонные; Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,175

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
10	ст. Октябрьская	пер Красноармейский	Асфальтобетонные; Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,4
11	ст. Октябрьская	пер Лермонтова	Грунтовые	1,025
12	ст. Октябрьская	пер Матросова	Грунтовые	0,975
13	ст. Октябрьская	пер Орджоникидзе	Грунтовые	0,075
14	п. Темп	пер Парковый	Грунтовые	0,175
15	п. Запрудный	пер Севастопольский	Грунтовые	0,4
16	ст. Октябрьская	пер Северный	Асфальтобетонные; Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,3
17	ст. Октябрьская	пер Сосновый	Асфальтобетонные	0,175
18	п. Ковалевка	пер Тупиковый	Грунтовые	0,1
19	ст. Октябрьская	пер Украинский	Грунтовые	0,825
20	ст. Октябрьская	пер Чайковского	Грунтовые	0,35
21	ст. Октябрьская	пер Чапаева	Грунтовые	0,725
22	ст. Октябрьская	пер Южный	Грунтовые	0,375
23	ст. Октябрьская	подъезд к кладбищу	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,2
24	ст. Октябрьская	подъезд к совхозу Павловский	Асфальтобетонные	1,029
25	ст. Октябрьская	ул 8 Марта	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,525
26	ст. Октябрьская	ул Базарная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,525
27	ст. Октябрьская	ул Бородина	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,75
28	ст. Октябрьская	ул Ванцетти	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,175

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
29	ст. Октябрьская	ул Вишневая	Асфальтобетонные/Грунтовые	0,5
30	ст. Октябрьская	ул Войкова	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,55
31	ст. Октябрьская	ул Воровского	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,4
32	п. Обильный	ул Восточная	Грунтовые	0,45
33	ст. Октябрьская	ул Восточная	Грунтовые	0,65
34	ст. Октябрьская	ул Гагарина	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,525
35	п. Обильный	ул Дачная	Грунтовые	0,6
36	ст. Октябрьская	ул Докучаева	Грунтовые	0,225
37	ст. Октябрьская	ул ДРП	Асфальтобетон	0,053
38	ст. Октябрьская	ул Дружбы	Грунтовые	0,775
39	ст. Октябрьская	ул Железнодорожная	Грунтовые	0,625
40	п. Ковалевка	ул Жукова	Асфальтобетон	0,7
41	п. Обильный	ул Западная	Грунтовые	0,4
42	ст. Октябрьская	ул Индустриальная	Асфальтобетон	1,9
43	ст. Октябрьская	ул Казачья	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,17
44	ст. Октябрьская	ул Калинина	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,975
45	ст. Октябрьская	ул Карла Маркса	Асфальтобетон	2,05

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
46	ст. Октябрьская	ул Кима	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,325
47	ст. Октябрьская	ул Кирова	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,875
48	ст. Октябрьская	ул Колхозная	Асфальтобетон	1,725
49	ст. Октябрьская	ул Коминтерна	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	2,125
50	ст. Октябрьская	ул Комсомольская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,675
51	ст. Октябрьская	ул Кондратюка	Асфальтобетон	6,275
52	ст. Октябрьская	ул Космическая	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,5
53	ст. Октябрьская	ул Краснобратская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,4
54	ст. Октябрьская	ул Красногвардейская	Асфальтобетон	2,319
55	п. Темп	ул Краснодарская	Асфальтобетон	0,75
56	ст. Октябрьская	ул Красный Дундич	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	2,25
57	ст. Октябрьская	ул Крупская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,875
58	п. Обильный	ул Крымская	Асфальтобетон	0,3
59	ст. Октябрьская	ул Кубанская	Асфальтобетон	0,7
60	п. Обильный	ул Курская	Асфальтобетон	0,4
61	ст. Октябрьская	ул Ленина	Асфальтобетон	1,95
62	ст. Октябрьская	ул Леонтьева	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	2,2

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
63	п. Обильный	ул Лермонтова	Асфальтобетон	0,425
64	п. Запрудный	ул Луговая	Асфальтобетон	0,3
65	ст. Октябрьская	ул Магистральная	Грунтовые	2,275
66	ст. Октябрьская	ул Мира	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,6
67	ст. Октябрьская	ул Мичурина	Грунтовые	0,3
68	ст. Октябрьская	ул Молодежная	Асфальтобетон	0,375
69	п. Решетиловский	ул Московская	Асфальтобетон	0,325
70	ст. Октябрьская	ул Набережная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,05
71	ст. Октябрьская	ул Некрасова	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,625
72	ст. Октябрьская	ул Новая	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,6
73	ст. Октябрьская	ул Октябрьская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,375
74	ст. Октябрьская	ул Олега Кошевого	Асфальтобетон/ Грунтовые	1,05
75	ст. Октябрьская	ул Орджоникидзе	Грунтовые	0,65
76	ст. Октябрьская	ул Первомайская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,2
77	ст. Октябрьская	ул Першина	Асфальтобетон	1,48
78	ст. Октябрьская	ул Пионерская	Асфальтобетон	1,475
79	п. Обильный	ул Полевая	Грунтовые	0,625

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
80	п. Запрудный	ул Почтовая	Асфальтобетон	0,275
81	ст. Октябрьская	ул Привокзальная	Асфальтобетон	0,8
82	ст. Октябрьская	ул Пролетарская	Грунтовые	0,925
83	ст. Октябрьская	ул Пушкина	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,9
84	ст. Октябрьская	ул Рабочая	Грунтовые	0,2
85	ст. Октябрьская	ул Раздольная	Грунтовые	2,125
86	ст. Октябрьская	ул Ровная	Грунтовые	5,25
87	ст. Октябрьская	ул Розовая	Грунтовые	0,4
88	п. Решетилковский	ул Рубиновая	Грунтовые	0,375
89	ст. Октябрьская	ул Садовая	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	2,175
90	ст. Октябрьская	ул Северная	Грунтовые	0,6
91	ст. Октябрьская	ул Сиреневая	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,55
92	ст. Октябрьская	ул Советская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,275
93	ст. Октябрьская	ул Совхозная	Асфальтобетон	1,5
94	п. Запрудный	ул Солнечная	Асфальтобетон	0,3
95	ст. Октябрьская	ул Социалистическая	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,3

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
96	ст. Октябрьская	ул Спортивная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,25
97	ст. Октябрьская	ул Спутник	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,875
98	ст. Октябрьская	ул Степная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,19
99	ст. Октябрьская	ул Степная	Грунтовые	0,475
100	ст. Октябрьская	ул Строителей	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,25
101	п. Решетиловский	ул Суворова	Грунтовые	0,375
102	ст. Октябрьская	ул Тельмана	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,825
103	ст. Октябрьская	ул Тимирязева	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,325
104	ст. Октябрьская	ул Тищенко	Асфальтобетон	0,317
105	ст. Октябрьская	ул Тоннельная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,475
106	п. Обильный	ул Тополиная	Асфальтобетон	0,75
107	п. Решетиловский	ул Тракторная	Грунтовые	0,175
108	ст. Октябрьская	ул Транспортная	Грунтовые	0,375
109	ст. Октябрьская	ул Трудовая	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	3,7
110	ст. Октябрьская	ул Тургенева	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,4
111	п. Ковалевка	ул Фермерская	Асфальтобетон	0,475

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
112	ст. Октябрьская	ул Фрунзе	Грунтовые	0,775
113	ст. Октябрьская	ул Хлеборобная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,3
114	п. Решетилковский	ул Хуторская	Грунтовые	0,45
115	п. Запрудный	ул Цветочная	Асфальтобетон	0,7
116	ст. Октябрьская	ул Центральная	Асфальтобетон	0,193
117	ст. Октябрьская	ул Шевченко	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,4
118	ст. Октябрьская	ул Школьная	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	0,375
119	ст. Октябрьская	ул Шоссейная	Асфальтобетон	0,35
120	ст. Октябрьская	ул Элеваторская	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	1,55
121	ст. Октябрьская	ул Энгельса	Асфальтобетон	2,15
122	ст. Октябрьская	ул Юбилейная	Грунтовые	0,3
123	п. Запрудный	ул Яблочная	Грунтовые	0,325
ИТОГО:				105,001

Таблица 16 Реестр автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящиеся в собственности Кугоейского сельского поселения

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
1.	Ст.Кугоейская	ул.Набережная	грунт (км0+000-1+005)	1,005
2.	Ст.Кугоейская	ул.30 Победы	грунт (км 0+000-1+000) гравий (км 1+000-1+320) грунт (км 1+320-1+620) асфальт (км1+620-1+945)	1,945
3.	Ст.Кугоейская	ул.Сталинградская	грунт (км0+000-0+625) асфальт (км 0+625-1+275) грунт (км 1+275-2+008)	2,008
4.	Ст.Кугоейская	ул.Степная	грунт (км0+000-2+004)	2,004
5.	Ст.Кугоейская	пер.Штанева	асфальт (км0+000-1+006)	1,006
6.	Ст.Кугоейская	пер.Гагарина	(км0+000-0+225)Асфальт (км0+225-0+775) грунт (км0+775-1+005)	1,005
7.	Ст.кугоейская	пер.Зеленый	гравий (км0+000-0+250)асфальт(км0+250-1+007)	1,007
8.	Ст.Кугоейская	пер.Московский	грунт (км0+000-0+350) гравий(км 0+350-0+600)грунт (км 0+600-1+003)	1,003
9.	Ст.Кугоейская	пер.Первомайский	грунт км0+000-1+002)	1,002
10.	Ст.Кугоейская	пер.Ленинградский	грунт (км0+000-1+008)	1,008
11.	Х.Сиротино	ул.Ленина	асфальт (км0+000-1+000) грунт(км1+000-4+011)	4,011
12.	Х.Сиротино	ул.Набережная	грунт (км 0+000-1+002)	1,002
13.	Х.Роккель	ул.Ленина	грунт (км0+000-1+402)	1,402
14.	С.Красногоровка	ул.Молодежная	асфальт (км 0+000-0+500)	0,5
15.	С.Красногоровка	ул.Центральная	асфальт (км0+000-0+700)	0,7
16.	С.Красногоровка	ул.Средняя	грунт (км0+000-0+750)	0,75
17.	С.Красногоровка	ул.Ветеранов	грунт (км0+000-0+750)	0,75
18.	С.Красногоровка	-	асфальт (км0+000-2+084)	2,084
19.	С.Ириновка	ул.Мира	асфальт (км0+000-0+750)	0,75
20.	С.Ириновка	ул.Заречная	грунт (км 0+000-0+250)	0,25

№ п/п	Населенный пункт	Наименование	Вид покрытия	Протяженность, км
21.	С.Ириновка	ул.Молодежная	гравий (км 0+000-0+500)	0,5
22.	С.Ириновка	ул.Набережная	грунт (км0+000-1+005)	1,005
23.	Х.Тимашевка	ул.Степная	грунт (км0+000-0+750)	0,75
24.	Х.Тимашевка	ул.Набережная	грунт (км 0+000-1+000)	1,0
25.	Х.Тимашевка	ул.Пушкина	грунт (км 0+000-1+258)	1,258
26.	Ст.Кугоейская	от пер.Штанева до площади для сбора отходов	земельное полотно (км 0+000-1+510)	1,51
27.	Ст.Кугоейская	от автозаправки «Жемчужина» до кладбища	гравий (км 0+000-1+010)	1,01
28.	х. Тимашевка	Автодорога до кладбища в х.Тимашевка	гравий (км 0+000-0+204)	0,204
29.	ст.Кугоейская	по пер.Московский-ул.Набережная-пер.Котова,		0,585
Итого:				33,014

Таблица 17 Реестр автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящиеся в собственности Новопащковского сельского поселения

№ п/п	Наименование, местонахождение	Протяженность дорог по замеру, км	Тип покрытия асфальт/гравий/грунт (м)
1.	х. Тверской, автодорога «Крыловская-Новопащковская-Тверской (ул. Первомайская от дамбы до дома № 14)	3,02	Асфальт-2480,0 «Крыловская-Новопащковская-Тверской(ул. Первомайская от дамбы до дома № 14).
2.	от СОШ №13 до ул. Красноармейской (МОСТ)		Асфальт -542,0 от СОШ №13 до ул. Красноармейской (МОСТ)
3.	ст.Новопащковская, ул. Заречная	3,04	Гравий 1650,0 — восточ. От автодор. Крыловская- Кугоейская до моста ул.Комсомольская
4.			Гравий 950,0- запад. От Советской до №87
5.			Гравий 440,0 от Октябрьской до Заречной (мост)
6.	Ст.Новопащковская ул. Октябрьская	3,44	Асфальт 1454,0 От Советской до ул Комсомольской
7.			Асфальт 1130,0 от Советской до д№241

№ п/п	Наименование, местонахождение	Протяженность дорог по замеру, км	Тип покрытия асфальт/гравий/грунт (м)
8.			Грунт- 861,0 от Комсомольской до автодороги ст. Крыловская-ст. Новопашковская-х. Тверской
9.	ст.Новопашковская, ул. Первомайская	1,1	Гравий-1100,0от Советской до д№91
10.	ст.Новопашковская, ул. Краснознаменная	0,62	Асфальт -620,0 от Советской за пер. Юбилейный
11.	ст.Новопашковская, ул. Хребто	0,5	Асфальт -500,0
12.	ст.Новопашковская, ул. Орджоникидзе	0,59	Гравий-590,0 от Краснознамённой до д.№1
13.	ст.Новопашковская, пер. Юбилейный	0,25	Гравий-250,0
14.	ст.Новопашковская, ул. Школьная	0,55	Асфальт- 0,275 от Октябрьской до Первомайской
15.			Асфальт 0,275 от Первомайской до Краснознамённой
16.	ст.Новопашковская, ул. Пушкина	0,37	Гравий-0,29 от Первомайской до ул. Октябрьской
17.			Грунт-0,08 от д.№1 до ул. Октябрьской 4
18.	ст.Новопашковская, ул. Чапаева	0,41	Грунт-408,0 от Первомайской до д. №2
19.	ст.Новопашковская, ул. Комсомольская	0,24	Асфальт 235,0м. от Первомайской до ул. Октябрьской;
20.	ст.Новопашковская дорога к кладбищу	0,38	Асфальт-375,0
21.	с. Грузское, ул. Трудовая	0,82	Асфальт-570,0
22.			Гравий-250,0
23.	с.Грузское, ул. Садовая	0,6	Гравий-0,6 ул. Садовая с мостом
24.	х. Тверской, ул. Первомайская	0,95	Гравий-0,390. от д. №14 до д. №5а
25.			Грунт-0,560. от д.№5а до д.№1 и мост
26.	х. Лобова Балка ул. Мира	0,81	Гравий - 805,0 от ул. Первомайской до д.№1
27.	х. Лобова Балка ул. Первомайская	0,81	Гравий - 810,0
	Итого:	18,5	

Таблица 18 Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Шевченковского сельского поселения

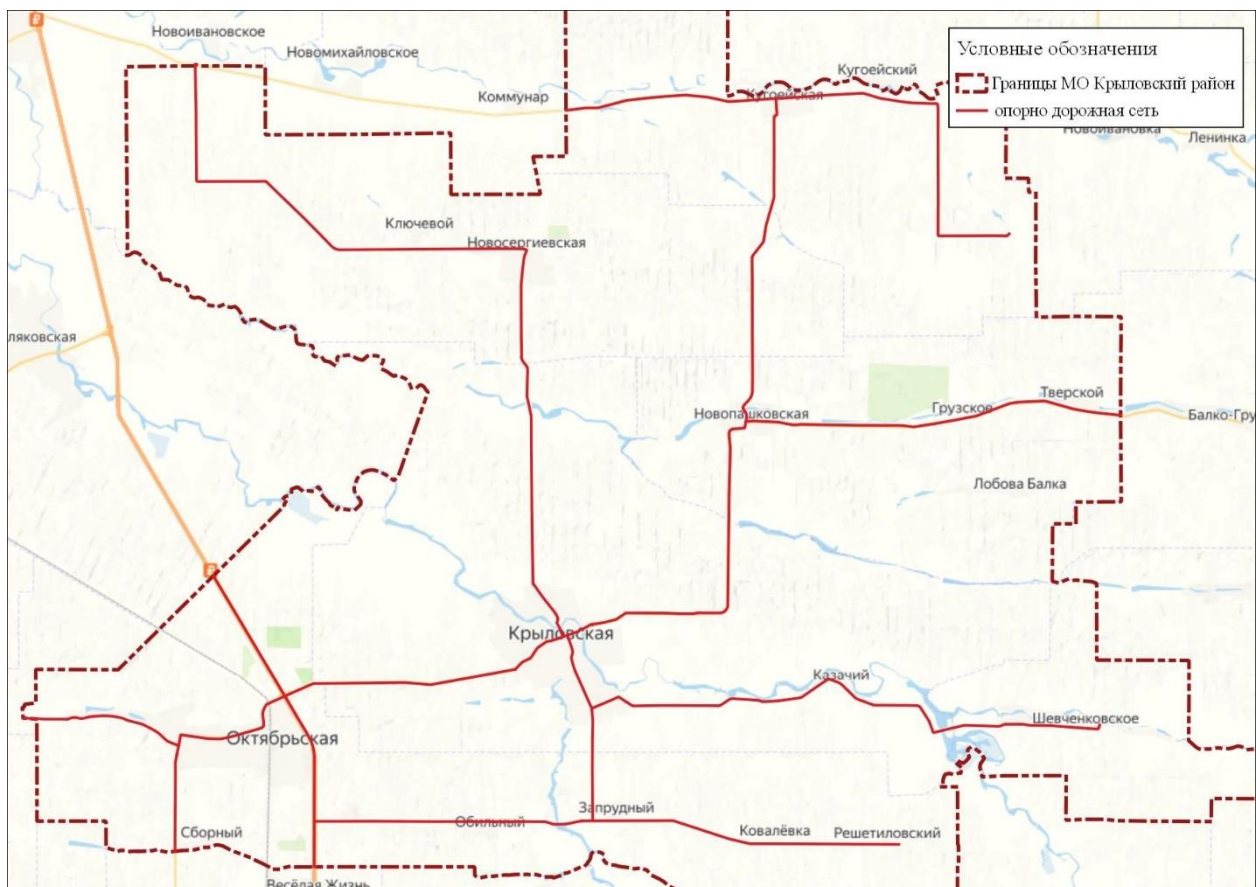
№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автомобильной дороги	Техническая категория	Протяженность, км.
1	С. Шевченковское, ул. Свердликова, №8 до № 216	03 224 830 ОП МП 003	5	3,243
2	С. Шевченковское, ул. Северная	03 224 830 ОП МП 002	5	2,900
3	С. Шевченковское, дорога к кладбищу	03 224 830 ОП МП 001	5	1,100
Итого:				7,243

Таблица 19 Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Новосергиевского сельского поселения

№ п/п	Населенный пункт	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км
1.	ст. Новосергиевская	ул. Школьная	1,852
2.	ст. Новосергиевская	ул. Пролетарская	1,314
3.	ст. Новосергиевская	ул. Садовая	1,255
4.	ст. Новосергиевская	ул. Восточная	1,719
5.	ст. Новосергиевская	ул. Кольцевая	1,348
6.	ст. Новосергиевская	ул. Победы	1,413
7.	ст. Новосергиевская	ул. Свободы	1,290
8.	ст. Новосергиевская	пер. Солнечный	0,469
9.	ст. Новосергиевская	ул. Советская	1,478
10.	ст. Новосергиевская	ул. Светлая	1,435
11.	ст. Новосергиевская	ул. Почтовая	0,288
12.	ст. Новосергиевская	ул. Зеленая	0,199
13.	ст. Новосергиевская	пер. Первомайский	0,310
14.	ст. Новосергиевская	ул. Южная	1,265
15.	ст. Новосергиевская	ул. Шевченко	1,250
16.	ст. Новосергиевская	ул. Мира	1,113
17.	ст. Новосергиевская	пер. Театральный	0,455
18.	ст. Новосергиевская	пер. Молодежный	0,225
19.	ст. Новосергиевская	ул. Западная	0,424

№ п/п	Населенный пункт	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км
20.	ст. Новосергиевская	пер. Новый	0,237
21.	ст. Новосергиевская	пер. Пролетарский	0,469
22.	ст. Новосергиевская	пер. Мира	0,200
23.	ст. Новосергиевская	пер. Восточный	0,122
24.	ст. Новосергиевская	пер. Садовый	0,118
25.	поселок отделения №1 совхоза «Новосергиевский»	ул. Центральная	0,367
26.	поселок отделения № 1 совхоза «Новосергиевский»	ул. Пролетарская	0,403
27.	поселок отделения № 2 совхоза «Новосергиевский»	ул. Красная	0,479
28.	поселок отделения № 2 совхоза «Новосергиевский»	ул. Северная	0,201
29.	поселок отделения № 2 совхоза «Новосергиевский»	ул. Радужная	0,266
30.	поселок отделения № 2 совхоза «Новосергиевский»	ул. Партизанская	0,190
31.	п. Ключевой	ул. Черемушки	1,000
32.	п. Ключевой	ул. Казачья	0,260
33.	п. Ключевой	ул. Кубанская	0,260
34.	п. Ключевой	ул. Угловая	0,200
35.	п. Ключевой	ул. Набережная	0,760
36.	п. Водораздельный	ул. Центральная	0,586
37.	п. Водораздельный	ул. Депутатская	0,220
38.	п. Водораздельный	ул. Средняя	0,150
39.	п. Водораздельный	ул. Юбилейная	0,100
40.	п. Водораздельный	ул. Нижняя	0,200
41.	Поселок отделения № 5 совхоза «Новосергиевский»	ул. Пушкина	0,420
42.	Поселок отделения №5 совхоза «Новосергиевский»	пер. Школьный	0,180
43.	Поселок отделения № 5 совхоза «Новосергиевский»	пер. Светлый	0,190
44.	Поселок отделения № 5 совхоза «Новосергиевский»	ул. Родниковая	0,172
Итого:			26,852

Анализируя схему расположения дорог и интенсивность транспортных потоков, можно выделить опорную дорожную сеть Крыловского района.



Темпы развития транспортной инфраструктуры отстают от роста потребностей населения и экономики. Низкая плотность автомобильной сети ограничивает мобильность населения, оказывает негативное воздействие на экологию.

Движение транзитного транспорта на территории станций Крыловская, Кугоейская, Новопашковская и Новосергиевская отрицательно влияет на безопасность дорожного движения.

1.3.2 Оценка и анализ показателей качества содержания дорог

Показатели оценки качества и состояния дорог являются основой для планирования работ по повышению технического уровня и эксплуатационного состояния дорог, их инженерного оборудования и обустройства, уровня содержания, а также для оценки эффективности дорожных работ, проводимых органами управления дорожным хозяйством.

Согласно Приказу Министерства транспорта Российской Федерации № 402 от 16.11.2012 (с изменениями на 12 августа 2020 года) «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог» в состав работ по содержанию автомобильных дорог входят:

- работы по полосе отвода, земляному полотну и системе водоотвода;
- по дорожным одеждам;

- по искусственным и защитным дорожным сооружениям;
- по элементам обустройства автомобильных дорог;
- по зимнему содержанию;
- работы по озеленению в придорожной полосе и на обочинах.

Муниципальный контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселений, за исключением автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения и частных автомобильных дорог, осуществляется администрациями поселений, входящих в состав Крыловского района, в соответствии с ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями на 2 июля 2021 года).

Источником информации о содержании дорог в границах каждого отдельно взятого поселения Крыловского района являются ежегодные отчеты глав поселений о результатах своей деятельности и деятельности администрации.

2017 год

Крыловское сельское поселение

Всего на ремонт и содержание улично-дорожной сети освоено 13 миллионов 141 тысяча 717 рублей или 22,5% бюджета поселения.

На содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений выделено 6 миллионов 947 тысяч 516 рублей, средства запланированы на приобретение гравийно-песчаной и песко-соляной смеси, дорожных знаков, грейдирование и планировку улиц, безопасность дорожного движения, нанесение дорожной разметки и установку дорожных знаков, изготовление смет, приобретение материалов, ремонт улично-дорожной сети. Освоено 6 миллионов 379 тысяч 576 рублей.

Отремонтированы в 2017 году:

- улица Северная от дома № 21 до Ул. Октябрьской гравийное исполнение;
- улица Д. Бедного от улицы Гоголя до ул. Красноармейской – асфальт;
- улица Красноармейская от ул. Д.Бедного до ул. Мира- асфальт;
- улица Советская от ул. Халтурина до ул. Мичурина - гравийное исполнение;
- улица Кооперативная от улицы Стаханова до въезда на рынок- асфальт.

Выполнен ямочный ремонт по ул. Энгельса, Октябрьская, Некрасова, Западная, Жлобы площадью 567 кв. метров.

На капитальный ремонт дорожной сети израсходовано 6 миллионов 762 тысячи 140 рублей.

На эти средства на условиях софинансирования выполнен ремонт по ул. Стаханова, организовано 83 парковочных места, оборудованы тротуары.

Кугоейское сельское поселение

За 2017 год на содержание дорог было израсходовано всего - 2111,9 тыс. руб., все средства местного бюджета, в том числе:

- изготовление сметной документации на ремонт улично-дорожной сети Кугоейского с/п - 143,7 тыс.руб.,
- грейдирование грунтовых и гравийных дорог в ст. Кугоейской, с. Ириновка, х. Тимашевка, х. Красногоровка, х. Роккель (оплата работы грейдера и катка по ремонту дороги по пер. Первомайскому от ул. Ленина до ул. Набережной – 402,0 тыс.руб., ремонт пер. Ленинградского от дома №11 до ул. Степной – 300,5 тыс.руб.; ремонт пер. Гагарина от ул.Ленина до ул.Набережной – 606,8 тыс.руб.; оплата ГПС для подсыпки дорог – 99,0 тыс.руб.(произведена подсыпка подъездной дороги в х. Роккель).

В текущем году отремонтировано около 1 км дорог в гравийном исполнении за счет собственных средств и по пер. Первомайскому за счет ИП КФХ «Хмелевский А.В.».

Новопашковское сельское поселение

В 2017 году расходы на содержание дорог местного значения были запланированы в сумме 3972,8 тыс.руб. Израсходовано 3510,9тыс. руб. Поселение было включено в краевую программу по ремонту дорог местного значения, в результате был проведен ремонт ул. Октябрьской (от ул. Школьной до ул. Чапаева) протяженностью 857 метров. Стоимость ремонта составила 3298 тыс. руб., в т.ч. краевой бюджет 3133 тыс. руб., местный бюджет 165,0 тыс. руб.

Также были расходованы средства и на другие мероприятия:

- на грейдирование дорог - 72 тыс. руб.;
- на нанесение дорожной разметки в ст. Новопашковской по ул. Октябрьская и в х. Тверском по ул. Первомайская - 40 тыс. руб.;
- на изготовление сметной документации на ремонт дороги -76 тыс. руб.;
- на разработку Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры сельского поселения -25 тыс.руб.

Также в 2017 году продолжен ремонт краевой дороги, который полностью прошел по ул. Красноармейской в х. Тверской до границы с Ростовской областью, были установлены остановочный павильон в ст. Новопашковская и перильные ограждения возле школы и дет. сада.

Новосергиевское сельское поселение

В рамках исполнения судебных решений проделана следующая работа:

1. Приобретено и установлено более 30 знаков 2.1 «Главная дорога» и 2.4 «Уступите дорогу», на сумму 99 тыс. рублей.

2. Приобретен материал для оборудования удерживающих пешеходных ограждений перильного типа на нерегулируемом пешеходном переходе в ст. Новосергиевской по ул. Школьной возле МБОУ СОШ № 9. (справа)

3. Нанесена дорожная разметка на автомобильную дорогу в ст. Новосергиевской по ул. Пролетарской, стоимость работ 34500 руб.

В 2017 году на ремонт дорог из средств местного бюджета израсходовано 2096,1 тыс. рублей. На эти средства проведен ремонт участков дорог в ст. Новосергиевской по ул. Почтовой и пер Пролетарскому (739 м), по ул. Мира (620 м) общая протяженность – 1 км 359 м.

Выполнена дорожная разметка по ул. Пролетарская и на участке дороги по ул. Победы на сумму – 34,5 тыс. руб.

Приобретены дорожные знаки на сумму – 109,1 тыс. руб.

Для участия в программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» изготовлена в НАО «Павловское ДРСУ» сметная документация на ремонт дорог на сумму – 99,0 тыс. рублей.

Проведена работа по автогрейдированию дорог на улицах станицы Новосергиевской – 97,5 тыс. рублей.

Приобретена роторная косилка – 146,2 тыс. рублей.

Добавлены новые участки уличного освещения по ул. Светлая (450 м, 6 фонарей), по ул. Советской (110 м, 7 фонарей).

Приобретено 2 дополнительных модульных контейнеров (эко - бокс) для энергосберегающих ламп, и оплата за годовое обслуживание на общую сумму – 44,0 тыс. рублей.

Октябрьское сельское поселение

В 2017 году построена пешеходная дорожка в асфальтовом исполнении по ул. Центральной, что позволило снизить угрозу травматизма. Установлено и отремонтировано 43 дорожных знака, приобретено более 80. Нанесена дорожная разметка по улицам: Ленина, Красногвардейская, Кондратюка, Индустриальная. Производилось обновление дорожной разметки, обозначающей «Пешеходный переход», возле СОШ № 5,6,7, ул. Красногвардейская (магазин «Магнит»).

Производилось грейдирование и частичная подсыпка улиц: Совхозная, Пушкина, Воровского, К.Маркса, Элеваторская, Набережная, Кима, Войкова, О.Кошевого, Тоннельная, Раздольная, участок Ровной; переулков: Украинский, Братский, Строителей, Мира, Чапаева, Северный, Заречный. Для производства работ приобретался материал (щебень, ГПС).

В отчетном году изготовлена проектно-сметная документация, получены положительные заключения государственной экспертизы по строительству объекта «Альтернативная дорога местного значения в черте населенного пункта - ст. Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4,02 км. от ул. Красногвардейской до автомобильной дороги Октябрьская-Павловская-Новопластуновская».

Шевченковское сельское поселение

Произведен ремонт участка автомобильной дороги по ул. Северная общей протяженностью 929 метров. На проведение работ израсходовано 3 172 487,13 рублей, полученных в порядке софинансирования из бюджета Краснодарского края и 167 900 рублей из поселенческого бюджета. Выражаю благодарность губернатору Краснодарского края Вениамину Ивановичу Кондратьеву и Законодательному собранию Краснодарского края за то, что эта программа продолжает работать и позволяет нам решать один из наиболее затратных вопросов местного значения.

Кроме того, по просьбам жителей села изготовлено и установлено шесть дорожных информационных стендов.

2018 год

Крыловское сельское поселение

На ремонт и содержание улично-дорожной сети освоено 13 миллионов 273 тысячи 386 рублей или 10,8 % бюджета поселения.

На содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений выделено 1 миллион 995 тысяч рублей, средства запланированы на приобретение гравийно-песчаной и песко-соляной смеси, дорожных знаков, грейдирование и планировку улиц, безопасность дорожного движения, нанесение дорожной разметки и установку дорожных знаков, изготовление смет, приобретение материалов, ремонт улично-дорожной сети.

В 2018 году на сумму 2 миллиона 203 тысячи 587 рублей была отремонтирована ул. Шевченко от ул. Западной до ул. Дружбы протяженностью 0,284 км. На ремонт дорожной сети протяженностью 2,53 км израсходовано 9 миллионов 74 тысячи 814 рублей.

На эти средства на условиях софинансирования выполнен ремонт:

- ул. Жлобы от ул. Краснопартизанской до ул. Культурной;

- ул. Октябрьской от ул. Односторонней до ул. Толстого;
- ул. Тельмана от пер. Веселянского до ул. Краснопартизанской;
- ул. Станичной от ул. Чкалова до ул. Некрасова

Кугоейское сельское поселение

За 2018 год на содержание дорог было израсходовано всего - 7 126,8 тыс. руб. (из них 5 776,9 тыс. руб. средства краевого бюджета), в том числе:

- ремонт ул. Мира от ПК0+00 (ул. Заречная) до ПК7+50 в с. Ириновка,
- ремонт ул. Центральной от ПК0+00 (ул. Молодежная) до ПК7+50 в с. Красногоровка – 4 884,3 тыс. руб. – 1,5 км;
- ремонт ул. Центральной от ПК7 +50 (конец ремонта 2018года) до ПК 11+40 в с.Красногоровка - 1 196,7 тыс. руб. – 0,39км.;
- изготовление сметной документации на ремонт улично-дорожной сети Кугоейского с/п - 108,7 тыс.руб.,
- грейдирование грунтовых и гравийных дорог в ст. Кугоейской, с. Ириновка, х. Тимашевка, х. Красногоровка, х. Роккель, расчистка снега – 193,3 тыс.руб.
- оплата ГПС для подсыпки дорог – 99,5 тыс.руб.

Новопашковское сельское поселение

В 2018 году расходы на содержание дорог местного значения составили 5 млн. 344,6 тыс. руб. Поселение участвовало в краевой программе по ремонту дорог местного значения. В результате был проведен ремонт дороги по ул. Первомайской в х. Тверском, протяженностью 585 м. асфальтобетонное покрытие, по ул. Октябрьской в ст.Новопашковской протяженностью 361 м асфальтобетонное покрытие, по ул. Комсомольской в ст. Новопашковской протяженностью 235,0 метров асфальтобетонное покрытие.

А также был проведен ремонт дороги в гравийном исполнении протяженностью 400 метров в х. Тверском по ул. Первомайская.

Итого в 2018 году было отремонтировано 1км 582 м дорог местного значения в том числе:

- асфальтобетонное покрытие-1км 181 м
- гравийных - 400 м

Весной были проведены работы по выравниванию (грейдированию) дорог с гравийным покрытием на сумму 94,0 тыс.руб.. Для подсыпки обочины для проезда сельхозтехники по ул. Комсомольская была приобретена гравийно-песчаная смесь на сумму 79,0 тыс. руб.

Новосергиевское сельское поселение

В 2018 году на ремонт дорог по программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» израсходовано 5082,9 тыс. рублей в том числе:

- из средств краевого бюджета - 4828,7 тыс. рублей
- из средств местного бюджета – 254,2 тыс. рублей.

На эти средства проведен ремонт участков дорог в ст. Новосергиевской по ул. Советской (694 м), ул. Свободы (636 м), по ул. Школьная (575 м), ул. Садовая (447 м) и пер. Садовый (112 м) общая протяженность – 2км 464 м (из них в гравийном исполнении – 1 км 330 м, в асфальтном исполнении – 1км 134 м)

За счет собственных средств проведен ремонт ул. Зеленая (199 м) и пер. Мира (175 м) общая протяженность – 347 м.

Выполнена дорожная разметка по ул. Пролетарская и на участке дороги по ул. Победы на сумму – 110,0 тыс. руб.

Для участия в программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» изготовлена в ООО «Метрополь» сметная документация на ремонт дорог на сумму – 106,4 тыс. рублей.

Выполнен ямочный ремонт на сумму – 125,5 тыс. рублей.

Проведена работа по автогрейдированию дорог на улицах станицы Новосергиевской – 295,0 тыс. рублей.

Приобретены и установлены светофоры Т7 возле СОШ № 9 – 39,6 тыс. рублей.

Изготовлены технические паспорта на автомобильные дороги общего пользования (на отделения и поселки) – 29,7 тыс. рублей.

Октябрьское сельское поселение

В 2018 году был произведен ремонт дорог с асфальтным покрытием (ул. Трудовая - 350 метров и ул. Красногвардейская - 525 метров) и гравийным покрытием с подсыпкой (ул. Пролетарская -190 метров и ул. Раздольная – 300 метров). Выполнены работы по грейдированию улиц на сумму 790 тыс. руб, общая протяженность грейдированных улиц составляет 50 км.

В зимний период осуществлялась расчистка улиц поселения от снега и просыпка ПСС (60 тонн). За 2018 был приобретен 101 дорожный знак, установлено 23 и отремонтировано 38 дорожных знаков. Приобретено и установлено ограждение пешеходной зоны на СОШ № 6, протяженностью 96 метров. Произведена закупка светофоров Т7, в количестве 4 штук, для установки в местах пешеходных переходов учебных заведений. Приобретены необходимые материалы для выполнения работ по установке светофоров. Выполнение работ запланировано на март-апрель 2019 года.

Проводились работы по аварийному ремонту дамбы ул. Октябрьская - ул. Набережная, в 2019 запланировано проведение капитального ремонта дамбы, материал для выполнения работ имеется. Выполнены работы по нанесению дорожной разметки на сумму 297,6 тыс. руб. (объем работ составил 1100 м²).

В весенне-осенний период производилось обновление дорожной разметки, обозначающей «Пешеходный переход» возле СОШ № 5,6,7, ул. Красногвардейская (маг. «Магнит»), ул. Центральная и обновление разметки «Стоп линия» и «Элемент принудительного ограничения скорости» на территории станицы.

Изготовлены 5 новых павильонов ожидания автотранспорта. Выполнены работы по установке 4 новых павильонов ожидания в пос. Темп, в пос. Обильный, в пос. Запрудный и установлен павильон ожидания на Ж/Д станции в ст. Октябрьская.

Выполнены работы по ремонту пешеходных дорожек по ул. Воровского, ул. Тищенко, общей протяженностью 190 метров. Изготовлена и утверждена комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД). Сумма контракта по изготовлению КСОДД составила 99 тыс. руб. Заключен контракт по завершению проекта по организации дорожного движения (ПОДД) по оставшимся 55 улицам, общей протяженностью 38,6 км.

Проведены работы по восстановлению гравийного покрытия после строительства газопровода в микрорайоне «Авангард».

Шевченковское сельское поселение

В 2018 году работы по ремонту автомобильных дорог местного значения на территории поселения не велись.

2019 год

Крыловское сельское поселение

На содержание и ремонт улично-дорожной сети было выделено 9 миллионов 855 тысяч 236 рублей.

На содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений – 2 миллиона 699 тысяч рублей, сюда же включены средства на изготовление смет, приобретение материалов.

На ремонт дорожной сети протяженностью более 1 километра, израсходовано 6 миллионов 855 тысяч 956 рублей. На эти средства на условиях софинансирования выполнен ремонт участка ул. Новой (1 887 398,66 руб.), устройство тротуара по ул. Калинина (от ул. Октябрьская до дома № 42) 1 этап (2 999 279,56 руб.).

За счет средств дорожного фонда поселения произведен ямочный ремонт асфальтированных и ремонт гравийных дорог.

Ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия по следующим отрезкам:

- улица Комсомольская от улицы Набережной до улицы Мира;

- улица Пушкина от улицы Кооперативной до улицы Гоголя;
- улица Гоголя от улицы Мира до улицы Орджоникидзе;
- улица Октябрьская от улицы Кооперативной до улицы Односторонней;
- улица Западная от улицы Войкова до улицы Красноармейской;
- улица Войкова от улицы Октябрьской до улицы Кондратьюка;
- улица Красноармейская от улицы Западной до улицы 40 лет Победы;
- улица Жлобы от улицы Орджоникидзе до улицы Тельмана;
- улица Социалистическая от улицы Тельмана до улицы Степной;
- улица Ленина от улицы Пушкина до улицы Стаханова;
- улица Энгельса от улицы Гоголя до переулка Украинского;
- улица Пушкина от улицы Войкова до улицы Ленина;
- переулок Казачий от улицы Пролетарской до улицы Мичурина;
- улица Зареченская от улицы Пролетарской до улицы Халтурина;
- улица Мира от улицы Шевченко до переулка Кузнечного.

Ремонт гравийных дорог:

- улица Жлобы от улицы Тельмана до улицы Краснопартизанской;
- улица Некрасова от жилого дома № 16 до улицы Краснопартизанской;
- переулок Тельмана от улицы Первомайской до улицы Тельмана;
- переулок Украинский от улицы Мира до улицы Энгельса.

В 2019 году на разметку дорог и установку знаков направлено 314 тысяч 350 рублей.

Кугоейское сельское поселение

За 2019 год на содержание дорог было израсходовано всего - 2 415,0 тыс. руб., в том числе:

- ремонт ул. Набережной от пер. Первомайского до пер. Котова – 0,4 км, от пер. Зеленого до пер. Гагарина – 0,2 км – 250,8 тыс. руб.;
- изготовление сметной документации на ремонт улично-дорожной сети Кугоейского с/п - 112,7 тыс.руб.;
- грейдирование грунтовых и гравийных дорог в ст. Кугоейской, с. Ириновка, х. Тимашевка, х. Красногоровка, х. Роккель – 275,1 тыс.руб.;
- оплата за фрезерованный асфальтобетон – 187,0 тыс. руб.;
- оплата за приобретение светильников для уличного освещения – 52,5 тыс.руб.;
- оплата косилки роторной – 166,7 тыс.руб.
- оплата ГПС для подсыпки дорог – 801,6 тыс.руб.

Новопашиковское сельское поселение

В 2019 году расходы на содержание дорог местного значения составили 2 млн. 733 тыс. руб. Поселение участвовало в краевой программе по ремонту дорог местного значения. В результате был проведен ремонт дороги от ул. Советской (или от автодороги Крыловская

– Кугоейская) до кладбища в ст. Новопашковской, протяженностью 375м. в асфальтном покрытии. Из краевого бюджета израсходовано 1 млн. 745 тыс. руб., из местного бюджета 72,5 тыс. руб. Также за счет собственных средств бюджета поселения была благоустроена парковка автотранспорта и территория кладбища на сумму 290,0 тыс. руб.

Были проведены работы по выравниванию (грейдированию) дорог с гравийным покрытием на сумму 72,6 тыс. руб.

В конце 2019 года начали работу по актуализации проекта организации дорожного движения на дорогах местного значения.

Новосергиевское сельское поселение

В 2019 году на ремонт дорог по программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» израсходовано 966,8 тыс. рублей в том числе:

- из средств краевого бюджета - 908,8 тыс. рублей
- из средств местного бюджета – 57,9 тыс. рублей.

На эти средства проведен ремонт участка дороги в ст. Новосергиевской по ул. Южной (630 м) в гравийном исполнении.

За счет собственных средств проведен ремонт автомобильных дорог в гравийном исполнении: участок ул. Шевченко от дома № 1 до ул. Пролетарской и участок ул. Западной и пер. Новый общая протяженность – 450 м.

Выполнена дорожная разметка по ул. Пролетарская, по ул. Школьная и на участке дороги по ул. Победы на сумму – 99,8 тыс. руб.

Для участия в 2020 году в программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» изготовлена сметная документация на ремонт дорог на сумму – 46,6 тыс. рублей.

Приобретен материал и установлены знаки (главная и уступи дорогу) в количестве 30 шт. на сумму 85,9 тыс. рублей.

Октябрьское сельское поселение

В 2019 году был произведен ямочный ремонт дорог с асфальтным покрытием на сумму 521 тыс.руб.

Выполнены работы по грейдированию улиц с частичной подсыпкой инертного материала на общую сумму на сумму 770 тыс. руб. (Приобретено инертного материала на сумму 541 т.р.), общая протяженность отгрейдированных улиц составляет 25 км.

Произведен ремонт дороги по ул. Розовой, которая являлась многолетней проблемой.

Установлено 75 и отремонтировано 20 дорожных знаков. Изготовлено и установлено ограждение пешеходной зоны СОШ № 7, СОШ №5 протяженностью 188 метров. Выполнена

установка светофоров - 4 шт., в местах пешеходных переходов школ №7, №6. Выполнены работы по нанесению дорожной разметки на сумму 403 тыс. руб. общей площадью - 1400 м2.

Шевченковское сельское поселение

В 2019 году произведена установка дорожных знаков и нанесение разметки на дороге местного значения. Для проведения косыбы сорной растительности на обочинах дорог приобретена косилка на трактор. Разработана проектная документация на ремонт дороги в асфальтобетонном исполнении по улице Свердлика протяженностью 441 метр.

2020 год

Крыловское сельское поселение

В 2020 году на ремонт улично-дорожной сети было выделено 18 миллионов 742 тысячи 201 рубль, в 2019 году – 9 миллионов 855 тысяч 236 рублей.

Произведен ремонт автомобильных дорог с укладкой асфальтобетонного покрытия на участках более 2 км:

- ул. Октябрьской от ул. Войкова до ул.Ленина;
- ул. Пионерской от ул. Войкова до ул. Ленина;
- ул. 40 лет Победы от ул. Гоголя до ул. Красноармейской;
- ул.Энгельса от ул. Шевченко до пер. Кисляковского;
- Произведено устройство тротуара по ул. Калинина (от дома №42 до дома №84).

Ямочный ремонт дорог в асфальтном исполнении:

- ул. Мира (от переулка Кузнечного до переулка Северного);
- пер. Северный (от ул. Мира до дома №15);
- пер. Северный (от дома №15 до дома № 21);
- ул. Орджоникидзе (от ул. Первомайской до ул. Куйбышева);
- ул. Набережной;
- ул. Калинина;
- ул. Кирова;
- ул. Партизанской;
- ул. Некрасова;
- ул. Октябрьской;
- ул. Чкалова (от ул. Первомайской до СДК «Крыловский)
- ул. Жлобы;

- ул. Социалистической;
- ул. Западной;
- ул. Красноармейской;
- ул. Комсомольской.

За счет средств дорожного фонда поселения в сумме 5 миллионов 971 тысяча 877 рублей в течение года восстановлено более 1300 кв.м асфальтобетонного покрытия и произведён ремонт более 2 км автомобильных дорог в гравийном исполнении.

Ремонт дорог в гравийном исполнении:

- ул. Культурной (от жилого дома № 37 от ул. Степной);
- ул. 1-й Конной Армии (от ул. Д.Бедного до ул. Мира);
- пер. Речной (от ул. Д.Бедного до ул. Мира);
- ул. Некрасова (от жилого дома № 15 до жилого дома №16);
- пер. Кисляковский (от ул. ул. Мира до ул. Энгельса);
- пер. Веселянский (от дома №2 до дома №10);
- ул. Красноармейской (от ул. Пушкина до дома №11);
- ул. Западной (от ул.К.Маркса до ул. Войкова);
- ул. Западной (от пер.Украинского до пер. Кисляковского);
- ул. Пионерской (от ул. Войкова до ул. Карла Маркса);
- ул. Пушкина (от ул. Войкова до ул. Карла Маркса);
- ул. Чапаева (от ул. Чичерина до ул. Степной);
- ул. Стаханова (от ул. Карла Маркса до дома №80).

Произведена разметка парковок по улицам Стаханова, 151-й Стрелковой дивизии, обустроена новая парковка по ул. Орджоникидзе.

Установлено и заменено в соответствии с новыми требованиями 75 дорожных знаков. На эти мероприятия было направлено 434 тысячи 308 рублей.

Кугоейское сельское поселение

За 2020 год на содержание дорог было израсходовано всего - 5 153,5 тыс. руб., в том числе:

- ремонт автодороги Подъезд в с.Красногоровка (а\д ст-ца Кущевская – ст-ца Кугоейская – х.Сиротино) -0,579 км – 2 954,4 тыс.руб. (2 777,1 тыс.руб. краевые средства, 177,3 тыс.руб.);

- грейдирование дорог – 418,1 тыс.руб.;
- оплата уличного освещения – 370,0 тыс.руб.;
- обслуживание уличного освещения – 235,3 тыс.руб.;
- ремонт ул.Набережной и пер. Штанева – 199,5 тыс.руб.;
- установка дорожных знаков -251,3 тыс.руб.;
- оплата светильников – 26,6 тыс.руб.;
- монтаж уличного освещения -375,7 тыс.руб.; в с. Красногорвка
- оплата сметной документации по ремонту дорог, тех.надзор дор.работ – 200,4 тыс.руб.
- оплата ГПС – 122,2 тыс.руб.

Отремонтировано дорог в гравийном исполнении около 940 м.: в ст. Кугоейской по ул. Набережной и пер. Штанева, подъездные к детской игровой площадке в х. Тимашевка, к кладбищу в с. Ириновка.

Новопашковское сельское поселение

В 2020 году расходы на содержание дорог местного значения составили 3164,75 тыс. руб. Поселение учувствовало в краевой программе по ремонту дорог местного значения на условиях со финансирования. В результате был проведен ремонт дорог по ул. Октябрьской в ст. Новопашковской, протяженность 431 м. в асфальтном покрытии на сумму 1620,2 тыс. руб. (краевой бюджет 1555,3 тыс. руб. и местный 65 тыс. руб.). А также был проведен ямочный ремонт асфальтной дороги по ул. Первомайской в х. Тверском на сумму 130 тыс. руб.

Весной проводились работы по грейдированию дорог с гравийным покрытием на сумму 32,5 тыс. руб. Выполнены работы по ремонту тротуара плиткой по ул. Советская в ст. Новопашковская протяженностью 80 м. на сумму 250 тыс. Нанесена горизонтальная разметка по ул. Октябрьской в ст. Новопашковская, по ул. Первомайская в х. Тверском. Нанесен пешеходный переход возле школы №13 в х. Тверском, нанесена разметка машиномест на парковке автомобилей возле СДК «Новопашковский» на общую сумму 87 тыс. рублей. Приобретены искусственные неровности на сумму 30 тыс. рублей, дорожные знаки на суму 38 тыс. рублей, два светофора типа Т-7,1 на сумму 9,0 тыс. рублей. Все это было установлено возле ООШ № 13 в х. Тверской. Кроме того, изготовлена проектно-сметная документация на капитальный ремонт тротуара по ул. Школьной общей протяженностью 300 метров. Стоимость проектных работ 60 тыс. руб., строительных работ 1700 тыс. рублей.

В целях безопасности и недопущения аварийности на дорогах в отчетном году мы выполнили работу по актуализации проекта организации дорожного движения в

соответствии с новым требованием законодательства. На эту работу было затрачено 64 тыс. рублей.

Новосергиевское сельское поселение

В 2020 году на ремонт дорог по программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» израсходовано 2 589,3 тыс. рублей в том числе:

- из средств краевого бюджета – 2 433,9 тыс. рублей
- из средств местного бюджета – 155,3 тыс. рублей.

На эти средства проведен ремонт участка дороги в ст. Новосергиевской по пер. Солнечному и пер. Восточному (600 м) в асфальтобетонном исполнении.

За счет собственных средств проведен ремонт автомобильных дорог в гравийном исполнении участка ул. Шевченко от ул. Школьной до ул. Пролетарской и участка ул. Светлой общая протяженность – 870 м.

Выполнено грейдирование участков дорог местного значения - 2,5 км. (70,0 тыс. рублей).

Выполнена дорожная разметка по ул. Пролетарская, по ул. Школьная и на участке дороги по ул. Победы на сумму – 103,4 тыс. руб.

Для участия в 2021 году в программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» изготовлена сметная документация на ремонт дорог на сумму – 99,3 тыс. рублей.

Изготовлена смета на ремонт тротуара по ул. Школьная от ул. Победы до ул. Пролетарская - 47,5 тыс. рублей.

Выполнена парковка на территории «Новосергиевский КДЦ» - 196,5 тыс. рублей

Приобретены знаки, материал и выполнены работы по установке знаков (главная и уступы дороге) в количестве 15 шт. на сумму 60,7 тыс. рублей.

Октябрьское сельское поселение

В 2020 году произведен капитальный и ямочный ремонт дорог с асфальтным покрытием общей протяженностью - 3,6 км.

Выполнены работы по грейдированию 32 улиц, протяженностью - 17,1 км, в том числе с подсыпкой инертного материала по 16 улицам, протяженностью - 6,9 км.

Установлено - 148 и отремонтировано - 29 дорожных знаков. Выполнены работы по нанесению дорожной разметки всех улиц с асфальтобетонным покрытием. На постоянной основе производилось обновление дорожной разметки возле школ станицы Октябрьской.

Шевченковское сельское поселение

Ремонт дороги по улице Свердликова от дома №128 до дома №148 протяженностью 441 метр. 2 545 615,01 руб. (из них 1 159 500,00 руб. средства краевого бюджета). Производились работы по очистке дорог от снега и обработка противогололедными материалами 75 600,00 руб. Также в 2020 году произведена установка дорожных знаков и нанесение разметки на дороге местного значения 94 500 руб.

2021 год

Крыловское сельское поселение

В рамках программы «Капитальный ремонт и ремонт асфальтобетонных автомобильных дорог общего пользования местного значения», подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края на условиях софинансирования выделено 396 тысяч 472 рубля средств федерального бюджета, 10 миллионов 815 тысяч 810 рублей, средств краевого бюджета и 626 тысяч 970 рублей из местного бюджета.

Благодаря участию в программе выполнен ремонт автомобильных дорог с укладкой асфальтобетонного покрытия на участках:

- ул. Октябрьская от ул. Калинина до ул. Кооперативной;
- ул. Толстого от ул. Калинина до ул. Октябрьской;
- произведено устройство тротуара по ул. Калинина от дома № 84 до ул. Северной.

В рамках государственной программы Краснодарского края «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия», подпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий» Министерством сельского хозяйства и перерабатывающей промышленности Краснодарского края на строительство тротуара от улицы Стаханова до улицы Жлобы вдоль спортивного комплекса «Олимпийский» на условиях софинансирования было выделено из краевого бюджета 413 000 рублей, из местного бюджета – 17 200 рублей, из внебюджетных источников привлечено 159 800 рублей.

В связи с реальной угрозой подтопления проведены работы по выравниванию асфальтного покрытия дорожного полотна и устройство тротуара на участке по ул. Октябрьской от ул. Кооперативной до дома №22.

В общем в 2021 году было выполнено работ по ремонту асфальтобетонных дорог на 22 миллиона 772 тысячи 263 рубля, в 2020 году – на 18 миллионов 742 тысячи 201 рубль.

1 миллион 195 тысяч рублей было выделено из бюджета Крыловского сельского поселения на ямочный ремонт дорог в асфальтном исполнении.

Ямочный ремонт дорог в асфальтном исполнении выполнен на следующих улицах:

- ул. Пушкина;
- пересечение ул. Стаханова и ул. Войкова;
- ул. Жлобы - съезд на ул. К. Маркса;
- ул. Первомайская от ул. Комсомольской до ул. Кооперативной;
- примыкание к ул. Комсомольской от ул. Первомайской;
- ул. Жлобы;
- ул. Стаханова;
- ул. Ленина
- примыкание к ул. Комсомольской от ул. Пионерской;
- примыкание к ул. Комсомольской от ул. Д. Бедного;
- ул. Д. Бедного от ул. Комсомольской до дома № 24;
- ул. Гоголя;
- ул. Кондратюка от ул. Орджоникидзе до ул. Ленина.

На ремонт дорог в гравийном исполнении из бюджета выделено 5 миллионов 927 тысяч рублей.

Ремонт дорог в гравийном исполнении:

- ул. Хлеборобная от ул. Чапаева до ул. Первомайской;
- ул. Кирова от ул. Партизанская до дома №2;
- ул. Тургенева от ул. Октябрьской до ул. Фрунзе;
- пер. Кубанский от ул. Фрунзе до ул. Октябрьской;
- ул. Станичная от ул. Некрасова до дома №49;
- ул. Культурная;
- ул. Войкова от ул. Западной до дома № 114;
- ул. Западная от дома №36 до №40;
- ул. Тельмана;
- ул. Калинина от ул. Партизанской до ул. Односторонней;
- ул. Жлобы от ул. Тельмана до ул. Горького;

- ул. Первомайская от ул. Комсомольская до ул. Набережной;
- ул. Чичерина от ул. Некрасова до дома №50;
- ул. Станичная от ул. Чкалова до ул. Некрасова;
- ул. Черноморская от ул. Войкова до ул. Карла Маркса;
- ул. Куйбышева от ул. Комсомольской до ул. Набережной.

В соответствии с требованиями ГИБДД на территории сельского поселения установлено и заменено дорожных знаков на сумму 282 тысячи 300 рублей, в соответствии с требованиями ГОСТ по окраске разметочных полос на дорогах, пешеходных переходах произведена дорожная разметка на сумму 426 тысяч 313 рублей, на противогололедную обработку дорог выделено 718 тысяч 275 рублей.

Кугоейское сельское поселение

На содержание дорог (дорожный фонд) израсходовано 2 422,1 тыс. руб.:

1. проведен ремонт ул. Набережной от пер. Ленинградского до пер. Первомайского и пер. Ленинградского от ул. Ленина до ул. Набережной всего 450м на сумму 626,7 тыс. рублей;

2. производилось грейдирование дорог на сумму 182,5 тыс.рублей;

3. разработан проект организации дорожного движения на сумму 94,0 тыс. рублей;

4. производилась оплата за уличное освещение на сумму 370,0 тыс.рублей;

5. производилось обслуживание уличного освещения на сумму 524,4 тыс. рублей, приобретены светильники для уличного освещения на сумму 55,8 тыс.рублей.

6. Разработана проектно-сметная документация на капремонт дороги по пер. Гагарина на сумму -350,0 тыс. рублей.

Новопашковское сельское поселение

По программе «Ремонт дорог в населенных пунктах Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2019-2021 годы» проведен ремонт дороги по ул. Октябрьской за счет средств из краевого и местного бюджетов 2 065 ,0 тыс. руб. (краевые средства - 1 982,4 тыс. руб. и из местного бюджета – 82 601,98 руб.) в асфальтном исполнении 429метров.

На содержание дорог (дорожный фонд) израсходовано 4 252,2 тыс. руб. Кроме проведенного ремонта по ул. Октябрьской проводились и другие работы:

1.Проведено устройство тротуара по ул. Школьной (от ул. Первомайской до ул. Октябрьской) в ст. Новопашковской на сумму 1 288,4 тыс. рублей.

2. Отремонтирована ул. Трудовая в с.Грузское на сумму 124,0 тыс. рублей. Выполнены работы по грейдированию дорог на сумму 90,0 тыс. рублей.

3. Нанесена горизонтальная дорожная разметка по ул. Октябрьская в ст. Новопашковская и ул. Первомайской в х. Тверской, также были выполнены работы по нанесению пешеходного перехода и дублирование знаков возле ООШ №13 в х. Тверском на сумму 81,4 тыс. рублей.

4. Установлен и подключен светофор типа Т-7 возле ООШ №13 в х. Тверском на сумму 37,8 тыс. руб.

5. Разработана проектно-сметная документация на капремонт дороги по ул. Хребто, проведена гос. экспертиза на сумму -436,50тыс. рублей. Сметная стоимость кап. ремонта составит 8 миллионов 600 тысяч рублей.

6. Приобретены дорожные знаки на сумму - 72,5 тыс. рублей.

Новосергиевское сельское поселение

В 2021 году на ремонт дорог по программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» израсходовано 2 800,0 тыс. рублей в том числе:

- из средств краевого бюджета – 2 632,0 тыс. рублей
- из средств местного бюджета – 168,0 тыс. рублей.

На эти средства проведен ремонт участка дороги в ст. Новосергиевской по ул. Восточной от дома № 3 до дома № 31 (577 м) в асфальтобетонном исполнении.

За счет собственных средств проведен ремонт автомобильных дорог в гравийном исполнении участка ул. Светлой от ул. Победы до ул. Пролетарской и участка ул. Советской от ул. Победы до ул. Пролетарской общая протяженность – 1,2 км. на сумму – 1082,5 тыс. рублей.

Выполнено грейдирование и подсыпка гравием (2 км.) участков дорог местного значения - общая протяженность 8 км. на сумму -150,0 тыс. рублей.

Выполнена дорожная разметка по ул. Пролетарской, по ул. Школьной и на участке дороги по ул. Победы на сумму – 102,4 тыс. руб.

Приобретены знаки, материал и выполнены работы по установке знаков в количестве 24 шт. на сумму 219,8 тыс. рублей.

Приобретен и установлен возле МБДОУ № 2 (детский сад) светофор Т-7 на сумму – 101,4 тыс. рублей.

Изготовлены Проекты Организации Дорожного Движения (ПОДД) и выполнена диагностика и оценка транспортного-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения на сумму – 233,7 тыс. руб.

Выполнена оплата строительного контроля за строительными, монтажными и инженерными работами на сумму – 42,4 тыс. рублей.

Октябрьское сельское поселение

На территории сельского поселения расположены автомобильные дороги общей протяженностью 119 км:

- 30 км с асфальтобетонным покрытием;
- 72 км с гравийным покрытием;
- 17 км грунтовых дорог.

Произведен ямочный ремонт дорог с асфальтным покрытием общей протяженностью - 3,1 км., выполнены работы по грейдированию 23 улиц, протяженностью - 11,7 км, в том числе с подсыпкой инертного материала по 21 улицам, протяженностью – 7,2 км.

Установлено - 73 и отремонтировано - 18 дорожных знаков.

Выполнены работы по нанесению дорожной разметки всех улиц с асфальтобетонным покрытием. На постоянной основе производилось обновление дорожной разметки возле школ станицы Октябрьской.

Шевченковское сельское поселение

В 2021 году за счет средств дорожного фонда разработана сметная документация по объекту: "Капитальный ремонт дороги на участке в Шевченковском сельском поселении Крыловского района по ул. Свердликера от д. №128 до №8/1". Получено положительное заключение государственной экспертизы. Стоимость работ составила 530 918,12 руб. По смете Сумма ремонта дорог по смете в ценах 2 квартала 2021 года составляет 25 млн 664 тыс 790 руб. Протяженность участка 1740 метров. Также в 2021 году проведена диагностика и оценка транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог Шевченковского сельского поселения Крыловского района, изготовлены технические паспорта и Проект организации дорожного движения на территории Шевченковского сельского поселения. Стоимость этих работ составила 93 990,40 руб. Нанесение горизонтальной разметки на автодорогах местного значения 51 тыс. 500 руб. Организация дорожного движения на территории, прилегающей к зданию администрации Шевченковского сельского поселения Крыловского района 56 тыс. 100 руб.

Согласно ГОСТ Р 59292-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню летнего содержания» и ГОСТ Р 59434-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания» содержание автомобильных дорог классифицируют на три нормативных уровня: высокий, средний и допустимый.

Допустимым уровнем является уровень содержания дороги, при котором обеспечивается соблюдение требований к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния (транспортно-эксплуатационным показателям) дорог, допустимого по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Средним уровнем является уровень содержания дороги, который обеспечивает поддержание их потребительских свойств выше потребительских, обеспечиваемых при допустимом уровне содержания, при котором обеспечивается соблюдение требований к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния, согласно критериям оценки уровня содержания, отнесенных к среднему уровню.

Высоким уровнем является уровень содержания дороги, который обеспечивает поддержание их потребительских свойств выше потребительских свойств, обеспечиваемых при среднем уровне содержания, при котором обеспечивается соблюдение требований к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния, согласно критериям оценки уровня содержания, отнесенных к высокому уровню.

Участки дорог при допустимом уровне содержания в зависимости от категории автомобильной дороги, установлены в таблице ниже.

Таблица 20 Классификация участков дорог при допустимом уровне содержания по уровням содержания

Категория участка дороги при допустимом уровне содержания	Уровень содержания по ГОСТ 33180
IA, IB	1
IB, II	2
III	3
IV	4
V	5

Для оценки уровня содержания проведён анализ элементов автомобильных дорог на предмет их соответствия нормативным требованиям.

Таблица 21 Критерии оценки уровня содержания автомобильных дорог

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Полоса отвода и земляное полотно				
Повреждения (деформации и разрушения) на 1000 м ²	IA	Не допускаются		3,0(5)
Повреждения (деформации и разрушения) на 1000 м ² общей площади неукрепленных обочин, м ² , более (в скобках - глубина повреждения, см, не более) общей	IB, IB			5,0(5)

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
площади неукрепленных обочин, м ² , более (в скобках - глубина повреждения, см, не более)				
	II	3,0(5)	5,0(5)	7,0(7)
	III	5,0(5)	7,0(7)	10,0/15,0 (10)
	IV	7,0(7)	10,0/15,0(7)	10,0/15,0 (10)
	V			10,0/15,0 (10)
	Превышение поперечного уклона обочин относительно нормативных значений, %, не более (в абсолютных значениях)	IA-IB	10	
II		10	10	15
III		10	15	20
IV, V		15	20	30
Покрытие проезжей части				
Повреждения (выбоины, просадки, проломы) площадью менее 0,06 м, длиной менее 15 см, глубиной менее 5 см на участке полосы движения длиной 100 м, площадью, м ² , более	IA-IB	Не допускаются		0,1
	II	Не допускаются	0,1	0,5
	III	0,1	0,5	0,8
	IV	0,5	0,8	2,1
	V	0,8	2,1	5,2
Необработанные участки выпотевания вяжущего, на участке полосы движения длиной 100 м, м ² , не более	IA	Не допускаются		1
	IB			2
	IV			3
	II	1	2	

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
	III, IV	2	3	4
Отдельное необработанное место выпотевания вяжущего площадью, м ² , более	Для всех категорий	Не допускается		1
Сдвиг, волна глубиной на проезжей части, см, более	IA	Не допускается		3
	IB, IB, II			
	III	Не допускаются	3	5
	IV			
Нарушение профиля, гребенка на участке полосы движения длиной 100 м, м ² , не более	IV	35	70	100
	V	50	100	150
Раскрытые необработанные трещины на асфальтобетонных и цементобетонных покрытиях шириной раскрытия более 3 мм и суммарной длиной на 1000 м, м ² не более	IA, IB	Не допускаются	15	30
	IB, II, III		20	40
Колейность глубиной от 20 мм, на участке полосы движения длиной 100 м, погонный метр, не более	IA	Не допускается		
	IB, IB	Не допускаются	15	20
	II-IV		10	20
	V	Не допускаются	30	50

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Отдельные выбоины в покрытии тротуаров, проломы в тротуарных плитах на 100 м площади тротуара, м2 не более	IA	Не допускаются	0,5	0,7
	IB, IB	0,3	0,7	1
	II	0,5	1	1,5
	III	0,6	1,5	2
	IV	1	2	3
	V	2	4	6
Разрушение дорожной одежды на участках с пучинистыми и слабыми грунтами, на участке полосы движения длиной 100 м, не более, м2 Предельные размеры повреждения, не более: длина - 15 см, ширина - 60 см, глубина - 5 см (в скобках - требования для весеннего периода)	IA-IB	Не допускается	Не допускается (2)	3 (6)
	II, III	Не допускается (2)	3 (6)	5 (10)
	IV	2 (4)	5 (10)	7 (14)
	V	Не допускается	7(14)	10 (18)
Загрязнения покрытия у кромок покрытия проезжей части шириной до 0,5 м, на 1000 м кромки покрытия, м, не более. Толщина слоя загрязнения не более 1,5 см	IA, IB	Не допускаются	50	50
	IB	50	100	200
	II		150	300
	III		250	500
	IV, V	Не допускается		
Загрязнение проезжей части мостовых сооружений вдоль тротуаров и ограждений, % от их протяженности	IA-IB, II, III	Не допускается	5	7

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Толщина слоя загрязнения на мостовых сооружениях вдоль тротуаров шириной до 0,5 м, на 1000 м, не более, м: в населенных пунктах - 0,5 см; остальных - 1,0 см.	IV, V	10	15	20
Засорение водоотводных трубок, лотков и окон в тротуарных блоках, % от общего количества, не более	IA-IB	Не допускаются	10	20
	II, III			
	IV, V			
Бортовые камни				
Сколы на открытых поверхностях бортовых камней глубиной более 3,0 см и/или иные разрушения (по ГОСТ 32961), % от площади, не более	IA-IB	5	10	20
	II, III			
	IV, V			
Вертикальное отклонение бортового камня от его проектного положения, мм, не более	IA-IB	5	7	10
	II, III			
	IV, V			
Мостовые сооружения				
Наличие засорения водоотводных трубок, лотков и окон в тротуарных блоках, % от общего количества, менее	IA-IB	Не допускаются	5	10
	II, III			
	IV, V			
Загрязнение проезжей части мостовых сооружений, вдоль тротуаров и ограждений, % от их протяженности	IA-IB, II	Не допускаются	5	7
	III			
Загрязнения покрытия у кромок покрытия проезжей части шириной до 0,5 м, на 1000 м кромки покрытия, м, не более. Толщина слоя загрязнения - не более 1,5 см	IA, IB	50	100	200
	IB			
	II			
	III			
	IV, V	Не допускаются		

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Загрязнение проезжей части мостовых сооружений вдоль ограждений и тротуаров, загрязнение тротуаров с толщиной слоя загрязнения в населенных пунктах не более 0,5 см, вне населенных пунктов - не более 1,0 см, % протяженности, не более	IA-IB, II	7	5	Не допускается
	III			
	IV, V	20	15	
Отдельные выбоины в покрытии тротуаров, проломы в тротуарных плитах, глубиной не менее 5 см на 100 м, м площади тротуара, не более	IA	0,7	0,5	Не допускается
	IB, IB	1	0,7	0,3
	II	1,5	1	0,5
	III	2	1,5	0,6
	IV	3	2	1
	V	6	4	2
Ограждения, неочищенные от грязи, % протяженности	IA-IB, II, III	5	2	Не допускается
	IV, V	15	10	7
Трещины в покрытии проезжей части над деформационными швами, на 100 м протяженности шва, м, не более	IA, IB	2	1	Не допускается
	IB	5	2	
	II	10	5	2
	III	20	10	5
	IV, V	30	20	10
Зазор деформационного шва не очищен, не заполнен резинобитумной мастикой, на 100 м протяженности шва, м, не более	IA, IB	2	1	Не допускается
	IB	5	2	
	II	10	5	2
	III	20	10	5
	IV, V	30	20	10
Износ досок верхнего настила деревянного моста, бордюрного бруса более 3 см, наличие коротких вставок, неисправных тротуаров, % от общего количества, не более	IV, V	20	10	Не допускается
Пролетные строения не очищены от мусора, грязи, мха, растительности, пространство под тротуарными	IA-IB	10	5	
	II, III			

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
блоками не очищено от мусора, грязи, мха, растительности, % от общей площади	IV, V			Не допускается
элементов металлических конструкций, пролетных строений и опор (кроме оцинкованных), не более % от общего количества, не более	IB, IB	10	5	Не допускается
	II, III	15	10	5
	IV, V	20	15	10
частей не окрашены, % от общего количества, не более	IB, IB	10	5	Не допускается
	II, III	15	10	5
	IV, V	20	15	10
Бетонные поверхности опор (насадки, при необходимости тело опор) не окрашены акриловой краской или не обработаны гидрофобизирующими составами, на 100 м ² , м ² , не более	IA, IB	1	0,5	Не допускается
	IB	1,5	0,8	
	II	2	1,5	0,7
	III	2,5	1,6	0,8
	IV, V	3	2	1
Конусы береговых опор не очищены от мусора, лишнего грунта, не спланированы, на бетонных конусах имеется растительность, % от общей площади конусов	IA-IB	20	10	Не допускается
	II, III			
	IV, V			
Размывы откосов и обочин подходов на длине 6 м, а также около водоотводных лотков и за гасителем, на 100 м ² , м ² , не более	IA, IB	1	0,5	Не допускается
	IB	1,5	0,8	
	II	2	1,5	0,7
	III	2,5	1,6	0,8
	IV, V	3	2	1

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Водопропускные трубы				
Локальные разрушения укрепления откоса насыпи, м, не более	IA	Не допускаются		
	IB	0,5	0,3	Не допускаются
	IV	0,8	0,5	0,3
	II	1,2	0,8	0,5
	III, IV	1,5	1,2	0,8
	V	Не допускаются		
Заиливание водопропускных труб, в частях от диаметра или высоты сечения трубы в летне-осенний период, не более	IA-IV, II	Не допускается		
	III	1/20	Не допускается	
	IV	1/12	1/15	1/20
	V	1/10	1/12	1/15
Повреждения оголовков трубы, м, не более	IA	Не допускаются		
	IB	0,3	0,1	Не допускаются
	IV	0,5	0,3	0,1
	II	0,8	0,5	0,3
	III, IV	1,2	0,8	0,5
	V	Не допускаются		
Тоннельные сооружения				
Наличие повреждений обделки и/или облицовки тоннельных сооружений, % от общей площади, менее	IA-IV	Не допускаются		
	II	1	2	3
	III	1	2	3
	IV	3	5	7
	V	4	7	10
Подпорные стенки				

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Повреждение штукатурки, окраски (побелки) подпорных стенок, % от площади штукатурки	IA-IB	Не допускаются	3	5
	II, III		5	10
	IV, V	3	5	15
Элементы озеленения				
Сухостой, поваленные деревья в снегозащитных и декоративных лесных посадках, состоящих на балансе у заказчика, штук на 1 км автомобильной дороги, не более	IA, IB	Не допускаются		3
	IB			5
	II		5	10
	III	5	10	15
	IV, V	10	20	30

Проведённый анализ состояния элементов дорожной сети Крыловского района позволяет сделать вывод о допустимом уровне содержания дорожной сети.

Отказ от сокращения объемов финансирования и их дальнейшее наращивание будет способствовать повышению уровня содержания, следовательно, улучшению транспортно-эксплуатационного состояния и параметров, характеризующих дорожное движение (скорость, интенсивность, задержки и пр.), а также повышению уровня безопасности дорожного движения для всех его участников.

1.3.3 Анализ перспектив развития дорог

Развитие улично-дорожной сети Крыловского района планируется в соответствии с документами территориального планирования, планами и программами комплексного социально-экономического развития, долгосрочными целевыми программами, программами комплексного развития транспортной инфраструктуры, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации.

1.3.3.1. Схема территориального планирования Краснодарского края

Основными задачами по формированию единого транспортного пространства Краснодарского края на базе сбалансированного развития эффективной сети автомобильных дорог являются:

- создание системы автомагистралей и скоростных дорог по направлениям основных транспортных коридоров;

- строительство и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения их пропускной способности с учетом создания обоснованных резервов;
- развитие автомобильных дорог федерального значения на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации, к морским портам, крупным транспортным узлам;
- формирование новых маршрутов за счет включения в сеть дорог федерального значения ряда автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения;
- строительство обходов населенных пунктов;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям;
- увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог.

Основными задачами по обеспечению транспортной доступности для населения в соответствии с социальными стандартами.

- создание подъездов к населенным пунктам, обеспечивающих круглогодичное и независимое от погодных-климатических условий движение.
- обеспечить подъездами с твердым покрытием девять поселений, имеющих численность постоянного населения более 125 человек и отсутствие круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по кратчайшему расстоянию не более 5 км.

Основными задачами по повышению уровня безопасности движения на автомобильных дорогах являются:

- обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов с помощью повышение уровня обустройства автомобильных дорог современными типами барьерных ограждений, освещение дорог, строительство пешеходных переходов в разных уровнях, шумозащитных сооружений, противолавинных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений;
- замена железнодорожных переездов на пересечения в разных уровнях;
- улучшение освещения, разметки и конфигурации дорожной сети;
- увеличение протяженности магистральных дорог с 10-тонной (и 13-тонной) осевой нагрузкой;
- приведение в нормативное состояние полосы отвода дорог;
- создание системы метеобезопасения на магистральных дорогах;

- развитие систем своевременного обнаружения ДТП и оказания срочной медицинской помощи пострадавшим.
- обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;
- обеспечение антитеррористической защищенности объектов дорожного хозяйства;
- обеспечение мобилизационной готовности дорожного хозяйства;
- обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;
- развитие средств и систем надзора в сфере дорожного хозяйства.

1.3.3.2. Схема территориального планирования муниципального образования Крыловский район Краснодарского края

Согласно Схеме территориального планирования Крыловского района, к наиболее актуальным проблемам дорожной сети относятся:

- несоответствие технических параметров ряда автомобильных дорог и уровня технического оснащения перспективным размерам транспортных потоков,
- одноуровневые пересечения с железнодорожными путями;
- несоответствие дорожная одежда современным нагрузкам и требуется ее усиление;
- проход транзитного транспорта через населенные пункты.

С целью приведения пропускной способности автомобильных дорог в соответствии с ожидаемыми размерами транспортных потоков и обеспечения нормальных условий движения автотранспорта потребуется повышение параметров существующих дорог за счет их реконструкции:

- реконструкция автомагистрали «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов – на – Дону, Краснодар до Новороссийска участок: гр. Ростовской области – магистраль «Кавказ»;
- реконструкция маршрута «Каменск – Шахтинский - Павловская» (до магистрали «Кавказ» участок: гр. Ростовской области - Павловская);
- реконструкция автомобильной дороги магистраль «Дон» - ст.Крыловская;
- реконструкция автомобильной дороги ст. Октябрьская – ст. Павловская – ст. Новопластуновская;
- реконструкция автомобильной дороги ст. Ленинградская – х. Белый – ст. Октябрьская.

Для решения проблем, связанных с транзитным транспортом, проходящим через населенные пункты, схемой территориального планирования предусмотрены мероприятия по строительству автомобильных обходов ст. Крыловская, ст. Октябрьская, ст. Новопашковская, ст. Кугоейская, ст. Новосергиевской.

Планируется строительство транспортных развязок в разных уровнях.

1.3.3.3. Генеральный план Кугоейского сельского поселения

Согласно генеральному плану Кугоейского сельского поселения большая часть основных улиц и дорог поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в неудовлетворительном состоянии.

Генеральным планом предусмотрен ряд мероприятий по реконструкции автомобильных дорог:

- местного значения от х. Тимашевка;
- местного значения от ст. Кугоейская;
- регионального значения «ст. Куцевская - ст. Кугоейская - х. Сиротино»;
- межмуниципального значения «ст. Новопашковская – ст. Кугоейская»;
- реконструкция улиц в жилой застройке.

Развитие улично-дорожной сети предполагается за счет строительства улиц в жилой застройке в ст. Кугоейская, а также строительства автомобильной дороги регионального значения «Обход ст. Кугоейская» от «ст. Куцевская – ст. Кугоейская - х. Сиротино».

1.3.3.4. Генеральный план Новосергиевского сельского поселения

В качестве основных проблем в сфере внешнего транспорта Новосергиевского сельского поселения выделяются:

- прохождение автомобильных дорог ст. Новосергиевская – ст. Новоивановская, ст. Крыловская – ст. Новосергиевская вблизи жилой застройки станицы Новосергиевской и поселка отделения №1 (негативное влияние вследствие высокой интенсивности движения);

- отсутствие связи населенных пунктов поселения по автомобильным дорогам с твердым покрытием практически со всеми сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктуры.

Генеральным планом так же выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в состав Новосергиевского сельского поселения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СНиП 2.07.01-89*, отсутствие на большей части улиц дорожных одежд капитального типа;

- отсутствие тротуаров;

- низкое качество дорожного покрытия.

В населенных пунктах отсутствуют зеленые насаждения между автомобильными дорогами регионального значения и жилой застройкой, которые способствовали бы снижению негативного влияния автотранспорта на окружающую среду и здоровье людей, особенно в летний период.

Предусматривается создание 50 метровой санитарно-защитной зоны вдоль автомобильной дороги регионального значения «ст-ца Новосергиевская – ст-ца Новоивановская», проходящей по улице Новой в непосредственной близости от жилой застройки. Вдоль улицы Новой должны быть выполнены технические мероприятия, обеспечивающие снижение негативного воздействия от автодороги на существующую жилую застройку:

- устройство специальных экранов для снижения шумового воздействия;
- вертикальное озеленение прилегающей территории специальными породами деревьев, снижающими вредные выбросы от автотранспорта в атмосферу.

На территории Новосергиевского сельского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

В станции Новосергиевская совершенствование транспортной инфраструктуры населенного пункта заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Мероприятия, направленные на улучшение транспортной инфраструктуры сельского поселения, предусматривают проведение работ по реконструкции дорог местного значения во всех населенных пунктах сельского поселения. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

1.3.3.5. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Новосергиевское сельское поселение Крыловского района Краснодарского края на 2016-2030 годы

Мероприятия программы дублируют мероприятия генерального плана Новосергиевского сельского поселения.

Кроме того, отмечается, что на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, АЗС. Рекомендуется размещение 2 станций технического

обслуживания общей мощностью 6 постов на территории придорожной полосы автодорог регионального значения ст-ца Новосергиевская – ст-ца Новоивановская, подъезд к ст-це Новосергиевской и автодорог межмуниципального значения ст-ца Новопашковская – ст-ца Кугойская, ст-ца Крыловская – ст-ца Новосергиевская (при условии согласования с организацией, осуществляющей управление автодорогой).

Проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха.

Повышение уровня безопасности дорожного движения предполагается за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры сельского поселения должны стать:

1.) в период 2021-2025 гг.:

- ремонт участка дороги по ул. Южной;
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения;
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах поселения.

2.) в период 2026-2030 гг.:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- проектирование и создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории поселения;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

1.3.3.6. Генеральный план Новопашковского сельского поселения

Основными проблемами Новопашковского сельского поселения в сфере внешнего транспорта являются:

- прохождение автодороги ст. Крыловская – ст. Новопашковская – х. Тверской вблизи жилой застройки станицы Новопашковской, с. Грузское (негативное влияние вследствие высокой интенсивности движения);

- отсутствие связи населенных пунктов поселения по автомобильным дорогам с твердым покрытием практически со всеми сельскохозяйственными и промышленными предприятиями и объектами инженерной и транспортной инфраструктур.

К недостаткам улично-дорожной сети населенных пунктов Новопашковского сельского поселения относятся:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СНиП 2.07.01-89*, отсутствие на большей части улиц дорожных одежд капитального типа;

- отсутствие тротуаров.

В целях устранения выявленных недостатков планируется строительство юго-восточного обхода автомобильной дороги ст. Крыловская – ст. Новопашковская – х. Тверской, а также реконструкция автомобильных дорог местного значения в ст. Новопашковская, с. Грузское, х. Лобова Балка, х. Тверской.

1.3.3.7. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новопашковского сельского поселения

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры, выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в состав Новопашковского сельского поселения Крыловского района:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СП 42.13330.2010, отсутствие на большей части улиц дорожных одежд капитального типа;

- отсутствие тротуаров на улицах.

Мероприятия, направленные на решения недостатков транспортной инфраструктуры Новопашковского сельского поселения, приведены ниже:

- реконструкция автомобильных дорог местного значения в ст. Новопашковская;
- реконструкция автомобильных дорог местного значения в с. Грузинское;
- реконструкция автомобильных дорог местного значения в х. Тверской;
- строительство улично-дорожной сети в Новопашковском сельском поселении.

1.3.3.8. Генеральный план Октябрьского сельского поселения

Административный центр сельского поселения - станция Октябрьская находится в центральной части поселения. Существующая планировочная структура территории станции представлена густой сеткой улиц в центре (Восточный планировочный район), которая становится реже к западу (Центральный и Западный планировочные районы) и образует кварталы различной конфигурации.

Почти в каждом из районов, кроме Восточного, общественные подцентры неразвиты. Общественный центр разделен на две части – торговую и административную. Центр станции исторически складывался в восточной части станции, на основе Т-образного перекрестка, образованного улицами Ленина и Першина и вдоль железной дороги Ростов на Дону - Тихорецк, вокруг станции в станице Октябрьской – «Крыловская». Торговая часть общественного центра сформировалась напротив от административно-деловой части через железную дорогу на Т - образном перекрестке улиц Кондратюка и Красногвардейской в Центральном планировочном районе.

Благодаря своему разобщенному положению, части общественного центра не обеспечены удобными кратчайшими связями с жилыми районами и промышленными узлами станицы, а также с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

В связи с этим, генеральным планом предлагается построить два пешеходных путепровода над железнодорожным полотном, которые соединят две части центра: первый по улице Социалистической, и второй южнее железнодорожной станции «Крыловская».

Кроме того, генеральным планом предусмотрен ряд мероприятий:

- реконструкция автомобильной дороги «ст. Ленинградская - х. Белый - ст. Октябрьская»;
- реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к железнодорожной станции Крыловская»;
- реконструкция автомобильной дороги «п. Темп - п. Решетиловский»;
- реконструкция автомобильной дороги «ст. Крыловская – п. Запрудный»;
- реконструкция автомобильной дороги «Магистраль "Дон" - ст-ца Крыловская»;
- строительство южного обхода ст. Октябрьская;
- реконструкция северного обхода ст. Октябрьская;
- строительство транспортных развязок разных уровней.

Проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Для повышения инвестиционной привлекательности будет способствовать развитие придорожной инфраструктуры трассы М4 «Дон», рекомендуются отвечающие современным условиям комплексы придорожного сервиса, построенные по единому проекту.

1.3.3.9. Генеральный план Шевченковского сельского поселения

Генеральным планом предусматривается создание единой системы внешнего транспорта и улично-дорожной сети села в увязке с планировочной структурой населенного

пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

- главные улицы осуществляют связь жилых территорий между собой и с общественным центром;

- основная улица в жилой застройке осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,

- второстепенная улица в жилой застройке осуществляет связь между основными жилыми улицами,

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

Главными улицами с. Шевченковского являются:

- ул. Свердликова,

- ул. Степная,

- ул. Северная.

Ширина главных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 25,0-30,0 м., ширину проезжей части - 7,0 -12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных зонах, в общественном центре, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Основными градостроительными мероприятиями при проектировании являются:

- совершенствование транспортной инфраструктуры, создание системы примыканий к категорированным дорогам внешней зоны;

Внешним видом транспорта в поселке является подходящая с запада автомобильная дорога «Крыловская-Шевченковская» IV технической категории. Эта дорога связывает село с районами и городами края. Генеральным планом предусмотрена реконструкция автомобильной дороги «ст-ца Крыловская - с. Шевченковское».

1.3.3.10. Муниципальная программа «Ремонт дорог в населенных пунктах Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2022-2024 годы»

Главной целью Программы является обеспечение сохранности жизни, здоровья граждан, гарантии их законных прав на безопасные условия движения на дорогах, а также улучшение технического состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в границах населённых пунктов Новопашковского сельского поселения.

Протяженность автомобильных дорог в границах населённых пунктов, находящихся в муниципальной собственности поселения 18,4 км, в том числе с твёрдым покрытием 16,6 км, практически все дороги с твердым покрытием нуждаются в ремонте. Необходимо обеспечить капитальный ремонт в асфальтном исполнении.

В рамках программы планируется проведение капитального ремонта в асфальтном исполнении ул. Хребто от ул. Хребто до ул. Краснознаменная, ул. Краснознаменной, ул. Школьной от ул. Первомайской до ул. Краснознаменной и ул. Октябрьской от ул. Чапаева до ул. Комсомольской в ст. Новопашковской.

Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Новопашковского сельского поселения и бюджета Краснодарского края.

1.3.3.11.Муниципальная целевая программа «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в Новосергиевском сельском поселении на 2020-2022 годы»

Главной целью Программы является стабилизация социальной обстановки во всех населенных пунктах Новосергиевского сельского поселения.

Для достижения основной цели Программы необходимо решение следующих задач:

- улучшение условий жизнедеятельности населения;
- повышение эффективности функционирования сельскохозяйственных товаропроизводителей;
- создание условий для оказания неотложной медицинской помощи;
- повышение безопасности дорожного движения.

Основным мероприятием, способствующим решению задач, является капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в асфальтобетонном исполнении.

Финансирование мероприятий планируется с привлечением средств из краевого бюджета.

1.3.3.12.Муниципальная программа муниципального образования Крыловский район «Комплексное развитие пассажирского транспорта муниципального образования Крыловский район»

Целью программы является:

- повышение уровня транспортного обслуживания населения муниципального образования Крыловский район.

Для достижения основной цели Программы необходимо решение следующих задач:

- повышение уровня охвата пассажирскими перевозками населенных пунктов муниципального образования за счет открытия маршрутов регулярного сообщения в сельских поселениях;

- приобретение подвижного состава с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками для обслуживания муниципальных маршрутов регулярного сообщения;

- повышение эффективности функционирования транспортной системы за счет внедрения прогрессивных технологий;

-повышение уровня комфортности, безопасности транспортной системы и ее доступности, в том числе для маломобильных категорий граждан.

На решение задач направлены такие мероприятия как обновление подвижного состава, приобретение карт маршрутов регулярных перевозок, изготовление табличек с расписанием движения автобусов по маршрутам регулярных перевозок.

1.3.3.13.Муниципальная программа «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Крыловского сельского поселения на 2022 год»

Муниципальная программа направлена на решение наиболее важных проблем дорожного хозяйства Крыловского сельского поселения путем строительства и проведения ремонта объектов улично-дорожной сети и выполнения сопутствующих работ.

Улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик дорог местного значения позволит создать наиболее комфортные условия перемещения для населения.

1.3.3.14.Муниципальная программа муниципального образования Крыловский район «Повышение безопасности дорожного движения»

Целью программы является повышение уровня правового воспитания участников дорожного движения, культуры их поведения; профилактика детского дорожно-транспортного травматизма; строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт

автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном образовании Крыловский район для повышения транспортно-эксплуатационных характеристик дорожной сети.

Достижение заявленных целей предусматривает решение следующих задач:

- создание комплексной системы профилактики ДТП в целях формирования у участников дорожного движения стереотипа законопослушного поведения и негативного отношения к правонарушителям в сфере безопасности дорожного движения;
- совершенствование системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Крыловский район, соответствующих нормативным требованиям.

Запланированы мероприятия по:

- разработке годовых планов мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма;
- оснащению современным оборудованием и средствами обучения общеобразовательных учреждений (кабинеты по безопасности дорожного движения), транспортными площадками;
- организации и проведению в образовательных учреждениях района занятий, направленных на повышение у участников дорожного движения уровня правосознания, в том числе стереотипа законопослушного поведения и негативного отношения к правонарушителям в сфере дорожного движения;
- организации и проведению акций, уроков правовых знаний в образовательных учреждениях в рамках Всероссийской акции «Внимание-дети»;
- организации тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также организации выставок, вывешиванию плакатов, стенгазет о безопасности дорожного движения в СДК, библиотеках, размещению материалов в СМИ, общественном транспорте;
- распространению световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших классов;
- приобретению мобильных автогородков, развитию движения отрядов «Юных инспекторов дорожного движения», детских автошкол, проведению соревнований, игр, конкурсов среди детей;
- капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном образовании Крыловский район.

1.3.3.15.Перечень мероприятий

На основании проведенного анализа составлена сводная таблица с перечнем мероприятий, способствующих перспективному развитию улично-дорожной сети Крыловского района.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
Схема территориального планирования Краснодарского края			
Перечень автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, планируемых к реконструкции			
1.	ст. Ленинградская – хут. Белый – ст. Октябрьская	1,277 км	до 2031 г.
2.	ст. Октябрьская – ст.Павловская – ст. Новопластуновская	10,673 км	до 2031 г.
3.	ст. Куцевская – ст. Кугоейская – хут. Сиротино	24,865 км	до 2031 г.
4.	ст. Новосергиевская – ст. Новоивановская	20,446 км	до 2031 г.
5.	Магистраль «Дон» - ст. Крыловская	12,318 км	до 2031 г.
6.	ст. Крыловская – ст. Новопашковская – хут. Тверской	30,588 км	до 2031 г.
7.	ст. Крыловская – с. Шевченковское	29,257 км	до 2031 г.
8.	ст. Новопашковская – ст. Кугоейская	14,406 км	до 2031 г.
9.	ст. Крыловская – ст. Новосергиевская	13,096 км	до 2031 г.
10.	Подъезд к ж.-д. ст. Крыловская	1,369 км	до 2031 г.
11.	пос. Темп – пос. Решетиловский	24,441 км	до 2031 г.
12.	ст. Крыловская – пос. Запрудный	4,833 км	до 2031 г.
13.	хут. Тверской – хут. Лобова Балка	8,090 км	до 2031 г.
14.	Подъезд к ст. Новосергиевская	6,891 км	до 2031 г.
15.	хут. Тверской – хут. Балко-Грузский (до границы с Ростовской областью)	3,671 км	до 2031 г.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
Схема территориального планирования муниципального образования Крыловский район			
1.	Реконструкция автомагистрали «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов – на – Дону, Краснодар до Новороссийска участок: гр. Ростовской области – магистраль «Кавказ»	по нормам I категории на первом этапе, с последующим доведением дороги до 6 полос	2030 – 2040 гг.
2.	Строительство магистрали по новому направлению с глубоким обходом г. Ростов – на – Дону и Батайска от Каменск – Шахтинского до ст. Павловская		2030 – 2040 гг.
3.	Реконструкция маршрута «Каменск – Шахтинский - Павловская» (до магистрали «Кавказ» участок: гр. Ростовской области - Павловская)	по нормам I категории и с доведением дороги до 4 полос	2030 – 2040 гг.
4.	Дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Крыловская	9,74 км	до 2040 г.
5.	Дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Крыловская	11,42 км	до 2040 г.
6.	Дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Октябрьская	4,02 км	до 2040 г.
7.	Дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Новопашковская	3,42 км	до 2040 г.
8.	Дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Кугоейской	5,30 км	до 2040 г.
9.	Дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Новосергиевской	2,35 км	до 2040 г.
10.	Создание транспортных развязок при пересечении федеральных и территориальных дорог	8 шт.	до 2040 г.
11.	Строительство путепроводов через автомагистрали и железнодорожные пути		до 2040 г.
12.	Реконструкция автомобильной дороги ст. Крыловская – ст. Новопашковская – х. Тверской	по нормам IV – III категории	до 2040 г.
13.	Реконструкция автомобильной дороги магистраль «Дон» - ст. Крыловская	по нормам II категории	до 2040 г.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
14.	Реконструкция автомобильной дороги ст. Октябрьская – ст. Павловская – ст. Новопластуновская	по нормам II категории	до 2040 г.
15.	Реконструкция автомобильной дороги ст. Ленинградская – х. Белый – ст. Октябрьская	по нормам II категории	до 2040 г.
Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Крыловский район			
16.	Строительство автомобильной дороги «Обход ст. Новопашковская»	3,42 км	2029 – 2033 гг.
17.	Строительство автомобильной дороги «Обход ст. Кугоейская»	5,30 км	2029 – 2033 гг.
18.	Строительство автомобильной дороги «Обход ст. Новосергеевская»	2,35 км	2029 – 2033 гг.
19.	Строительство автомобильной дороги «Южный обход ст. Октябрьская»	4,02 км	2029 – 2033 гг.
20.	Строительство автомобильной дороги «Северный обход ст. Крыловская»	9,74 км	2029 – 2033 гг.
21.	Строительство автомобильной дороги «Южный обход ст. Крыловская»	11,42 км	2029 – 2033 гг.
22.	Реконструкция автомобильной дороги «а/д ст. Новосергиевская - а/д ст. Кугоейская - ст. Новопашковская»	8,54 км	2019 – 2023 гг.
23.	Реконструкция автомобильной дороги «х. Калинин - х. Сиротино»	8,15 км	2019 – 2023 гг.
24.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Кугоейская - х. Калинин»	4,04 км	2019 – 2023 гг.
25.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Кугоейская - ст. Куцевская»	8,34 км	2019 – 2023 гг.
26.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Кугоейская - ст. Новопашковская»	12,70 км	2019 – 2023 гг.
27.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Новосергиевская - с. Новоивановское»	19,36 км	2024 – 2028 гг.
28.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Новосергиевская - ст. Крыловская»	13,05 км	2024 – 2028 гг.
29.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Крыловская - с. Шевченковское»	17,39 км	2024 – 2028 гг.
30.	Реконструкция автомобильной дороги «М4 "Дон" - п. Решетиловский»	25,53 км	2024 – 2028 гг.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
31.	Ремонт автомобильной дороги «Подъезд в с. Красногоровка от ПК0+00 (а/д ст. Куцевская – ст. Кугоейская - х. Сиротино) до ПК 5+88»	0,59 км	2024-2028 гг.
32.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Кугоейская, пер. Гагарина от ПК0+00 (ул.Ленина) до ПК5+50»	0,55 км	2024-2028 гг.
33.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Кугоейская, ул.Сталинградская от пер. Котова до дома № 11 по ул. Сталинградской»	1,37 км	2029-2033 гг.
34.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Новопашковская, ул. Октябрьская от дома №215 до ул. Советская»	0,79 км	2019-2023 гг.
35.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Новопашковская, ул. Октябрьская от ул. Школьная до ул. Советская»	0,27 км	2019-2023 гг.
36.	Ремонт автомобильной дороги	0,28 км	2019-2023 гг.
	«ст. Новопашковская, ул. Школьная от ул. Октябрьская до ул. Первомайская»		
37.	Ремонт автомобильной дороги	0,77 км	2019-2023 гг.
	«х. Тверской, ул. Первомайская от дома № 64 до ул. Красноармейская»		
38.	Ремонт автомобильной дороги «х. Тверской, ул. Первомайская от дома №64 до дома № 31»	1,10 км	2019-2023 гг.
39.	Ремонт автомобильной дороги «с. Шевченковское, ул. Свердликова от ПК	1,48 км	2019-2023 гг.
	0+00 (дом №210) до ПК 14+83»		
40.	Ремонт автомобильной дороги «Подъезд к отд. № 2 ЗАО "Новосергиевское" от а/д ст. Новосергиевская - ст. Новоивановская»	1,50 км	2019-2023 гг.
41.	Ремонт автомобильной дороги «Подъезд к пос. Водораздельный от а/д подъезд к ст. Новосергиевской, км 0+00 1+00»	1,40 км	2019-2023 гг.
42.	Ремонт автомобильной дороги «Подъезд к ДОЛ «Колосок»	2,9 км	2019-2023 гг.
43.	Ремонт автомобильной дороги «Подъезд к отд. №5 ЗАО "Новосергиевский" от а/д ст. Новопашковская - ст. Кугоейская»	1,00 км	2019-2023 гг.
44.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул.Октябрьская от ул.Войкова до ул.Ленина»	0,21 км	2019-2023 гг.
45.	Ремонт автомобильной дороги	0,69 км	2019-2023 гг.
	«ст. Крыловская, ул. Октябрьская от ул.Кооперативной до ул. Односторонней»		

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
46.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул. Пионерская от ул. Войкова до ул. Ленина»	0,22 км	2019-2023 гг.
47.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул. 40 лет Победы от ул. Гоголя до ул. Красноармейской»	0,28 км	2019-2023 гг.
48.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул.Энгельса от ул. Шевченко до пер. Кисляковского»	0,99 км	2019-2023 гг.
49.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Октябрьская, ул. Трудовая от дома№ 394 до ПК22+04»	0,50 км	2019-2023 гг.
50.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Октябрьская, ул. Колхозная от ул. Кондратюка до ул. Колхозная дом №1»	1,80 км	2019-2023 гг.
51.	Ремонт автомобильной дороги «ст.Новосергиевская, пер. Солнечный»	0,47 км	2019-2023 гг.
52.	Ремонт автомобильной дороги «ст.Новосергиевская, пер. Восточный»	0,13 км	2019-2023 гг.
53.	Ремонт автомобильной дороги «ст.Новосергиевская, ул. Восточная от пер. Пролетарского до дома № 33»	0,86 км	2019-2023 гг.
54.	Ремонт автомобильной дороги «ст.Новосергиевская, ул. Пролетарская от пер. Кущевского до ул. Светлой»	1,57 км	2019-2023 гг.
55.	Строительство тротуарного объекта «ст. Крыловская, ул. Калинина от дома №42 до дома №84»	0,606 км	2019-2023 гг.
56.	Строительство тротуарного объекта «ст. Октябрьская, ул. Кондратюка от дома№ 100 до дома №295»	2,40 км	2019-2023 гг.
57.	Строительство автомобильных развязок	8 шт.	2029 – 2033 гг.
58.	Установка комплекта освещения со светофором типа Т7	25 ед.	2019-2023 гг.
59.	Установка предупреждающих дорожных знаков возле образовательных учреждений	27 ед.	2019-2023 гг.
60.	Установка искусственных неровностей	35 ед.	2019-2023 гг.
61.	Организация наземных пешеходных переходов	70 ед.	2019-2023 гг.
62.	Установка камер фиксации нарушений ПДД	11 ед.	2019-2023 гг.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
63.	Установка датчиков учета интенсивности	24 ед.	2019-2023 гг.
Генеральный план Новосергиевского сельского поселения Крыловского района			
1.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в ст. Новосергиевская	10,46 км	до 2030 г.
2.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в п. Ключевой	3,0 км	до 2030 г.
3.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в п. Отделение № 1	0,6 км	до 2030 г.
4.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в п. Отделение № 2	0,5 км	до 2030 г.
5.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в п. Отделение № 5	0,6 км	до 2030 г.
6.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в п. Отделение № 6	0,6 км	до 2030 г.
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосергиевского сельского поселения			
7.	Строительство гаражей и боксов для хранения авто		до 2030 г.
8.	Строительство дорог по материалам генерального плана Новосергиевского СП		2024-2030 гг.
Внесение изменений в генеральный план Октябрьского сельского поселения Крыловского района			
1.	Строительство автозаправочной станции в ст. Октябрьская	2 ед.	до 2029 г.
2.	Строительство объектов придорожного сервиса в ст. Октябрьская	5 ед.	до 2029 г.
3.	Строительство стоянки (парковка автомобилей) в ст. Октябрьская	2 ед.	до 2029 г.
4.	Строительство станции технического обслуживания в ст. Октябрьская	2 ед.	до 2029 г.
5.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Ленинградская - х.Белый - ст.Октябрьская»	IV технической категории	до 2029 г.
6.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Октябрьская - ст.Павловская - ст. Новопластуновская»	IV техническая категория	до 2029 г.
7.	Реконструкция автомобильной дороги «подъезд к железнодорожной станции Крыловская»	III техническая категория	до 2029 г.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
8.	Реконструкция автомобильной дороги «п.Темп - п. Решетиловский»	IV техническая категория	до 2029 г.
9.	Реконструкция автомобильной дороги «ст.Крыловская – п.Запрудный»	IV техническая категория	до 2029 г.
10.	Реконструкция автомобильной дороги «Магистраль "Дон" - ст-ца Крыловская»	III техническая категория	до 2029 г.
11.	Строительство южного обхода ст. Октябрьская	4,02 км	до 2029 г.
12.	Реконструкция северного обхода ст.Октябрьская		до 2029 г.
13.	Строительство транспортных развязок разных уровней	2 ед.	до 2029 г.
	Строительство пешеходных путепроводов над железнодорожным полотном по улице Социалистической и южнее железнодорожной станции «Крыловская»	2 ед.	до 2029 г.
Генеральный план Новопашковского сельского поселения			
14.	Строительство придорожного сервиса у ст. Новопашковской	1 ед.	до 2030 г.
15.	Строительство придорожного сервиса у х. Тверского	1 ед.	до 2030 г.
16.	Строительство юго-восточного обхода автомобильной дороги ст. Крыловская – ст. Новопашковская – х.Тверской	3,4 км	до 2030 г.
17.	Строительство АЗС в ст. Новопашковская	1 ед.	до 2030 г.
18.	Строительство СТО в ст. Новопашковская	1 ед.	до 2030 г.
19.	Строительство автостанции в ст.Новопашковская	1 ед.	до 2030 г.
20.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в ст. Новопашковская	13,5 км	до 2030 г.
21.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в с. Грузское	0,7 км	до 2030 г.
22.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в х. Лобова Балка	2,2 км	до 2030 г.
23.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в х. Тверской	2,0 км	до 2030 г.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новопащковского сельского поселения			
1.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в ст. Новопащковская	25,7 км	2020 – 2030 гг.
2.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в с. Грузинское	1,3 км	2020 – 2030 гг.
3.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения в х. Тверской	3,9 км	2020 – 2030 гг.
4.	Строительство придорожного сервиса в ст. Новопащковская	1 ед.	2020 -2030 гг.
5.	Строительство придорожного сервиса в х. Тверской	1 ед.	2020 -2030 гг.
6.	Строительство улично-дорожной сети в Новопащковском сельском поселении	9,28 км	2030 г.
Внесение изменений в генеральный план Кугоейского сельского поселения			
7.	Реконструкция автомобильной дороги местного значения от х. Тимашевка	0,09 км	до 2041 г.
8.	Реконструкция автомобильной дороги местного значения от ст. Кугоейская	0,01 км	до 2041 г.
9.	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «ст-ца Куцевская - ст-ца Кугоейская - х. Сиротино»	24,89 км	до 2041 г.
10.	Строительство автомобильной дороги регионального значения «Обход ст. Кугоейская» от «ст-ца Куцевская - ст-ца Кугоейская - х. Сиротино»	6,33 км	до 2041 г.
11.	Реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «ст-ца Новопащковская - ст-ца Кугоейская»	4,82 км	до 2041 г.
12.	Реконструкция улиц в жилой застройке	24,9 км	до 2041 г.
13.	Строительство улиц в жилой застройке в ст. Кугоейская	3,01 км	до 2041 г.
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новопащковского сельского поселения			
14.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	10,4 км	до 2030 г.
Внесение изменений в генеральный план Шевченковского сельского поселения			
1.	Реконструкция автомобильной дороги «ст-ца Крыловская - с. Шевченковское»	IV технической категории	до 2030 г.

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Шевченковского сельского поселения			
1.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	2,0 км	до 2030 г.
Муниципальная программа «Ремонт дорог в населенных пунктах Новопашковского сельского поселения Крыловского района на 2022-2024 годы»			
1.	Капитальный ремонт в асфальтном исполнении ул.Хребто от ул. Хребто до ул. Краснознаменная в ст. Новопашковская	протяженность – 0,5 км	2022
2.	Капитальный ремонт в асфальтном исполнении ул. Краснознаменная в ст. Новопашковская	протяженность – 0,62 км	2023
3.	Капитальный ремонт в асфальтном исполнении ул. Школьная от ул. Первомайской до ул.Краснознаменная в ст. Новопашковская	протяженность – 0,27 км	2024
4.	Капитальный ремонт в асфальтном исполнении ул. Октябрьская от ул. Чапаева до ул.Комсомольская в ст. Новопашковская	протяженность – 0,32 км	2024

На территории Крыловского района значительная часть внутрипоселковых автомобильных дорог имеет высокую степень износа. В течение длительного периода темпы износа превышали темпы восстановления и развития. Следствием неудовлетворительного состояния дорог является снижение безопасности движения и эффективности обслуживания пользователей, увеличение себестоимости автомобильных перевозок.

Приоритетной задачей в сфере дорожной деятельности является приведение в нормативное состояние и обеспечение сохранности существующей дорожной сети.

Значительное внимание уделяется сохранению дорожной инфраструктуры, предназначенной для безопасного и комфортного перемещения пешеходов, организации парковочного пространства и контролю за эксплуатационным состоянием технических средств организации дорожного движения.

1.4.Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организация движения грузовых транспортных средств, организация движения 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.

В соответствии с данными, полученными в ходе натурного обследования, транспортная инфраструктура муниципального образования Крыловский район включает в себя: дороги, улицы с асфальтобетонным, гравийным и грунтовым покрытием, а также тротуары, используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения. Для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, транспорт общего пользования, грузовой транспорт, задействованы пешие маршруты и велосипедный транспорт.

Организация движения транспортных средств на территории района 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.

С целью увеличения пропускной способности улиц, выравниванию состава потоков на каждой из них организован односторонний режим движения транспорта на участках дорожной сети:

- ст. Крыловская, ул. Комсомольская от ул. Набережная до ул. Демьяна Бедного;
- ст. Крыловская, ул. Гоголя от ул. Мира до ул. Орджоникидзе;
- ст. Октябрьская, пер. Сосновый от пер. Зеленый до ул. Совхозная;
- ст. Октябрьская, ул. Пионерская от ул. Совхозная до пер. Зеленый

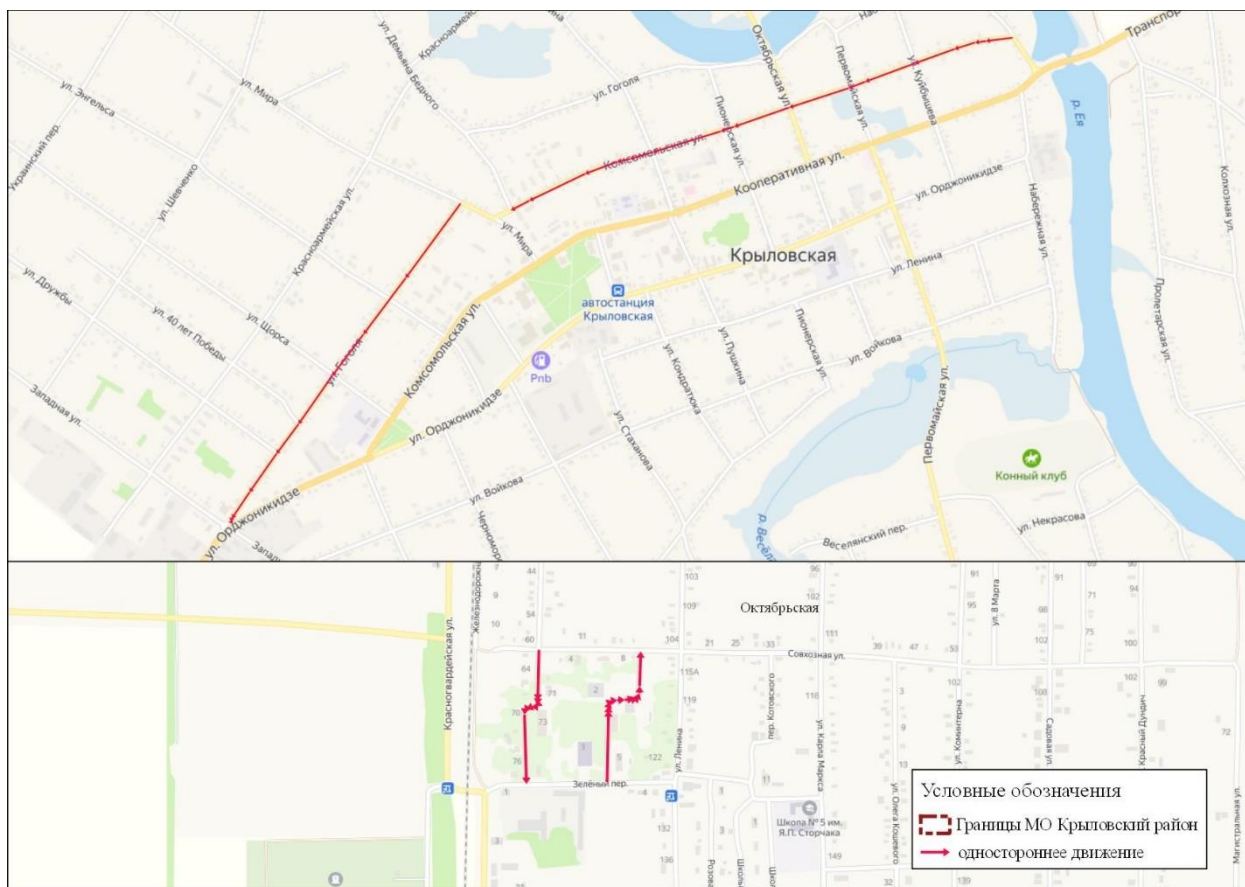


Рисунок 5 Схема размещения участков дорожной сети с односторонним режимом движения транспорта

Количество полос движения определяется дорожной разметкой, а в её отсутствие самими водителями с учётом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними.

Пересечения автомобильных дорог выполнены преимущественно в одном уровне, за исключением пересечений федеральной трассы М4 «Дон» с автомобильными дорогами общего пользования местного значения районного подчинения.

В целях пересечения искусственных и естественных преград на улично-дорожной сети организованы железнодорожные переезды и мостовые сооружения. Расположение представлено на рисунках ниже.

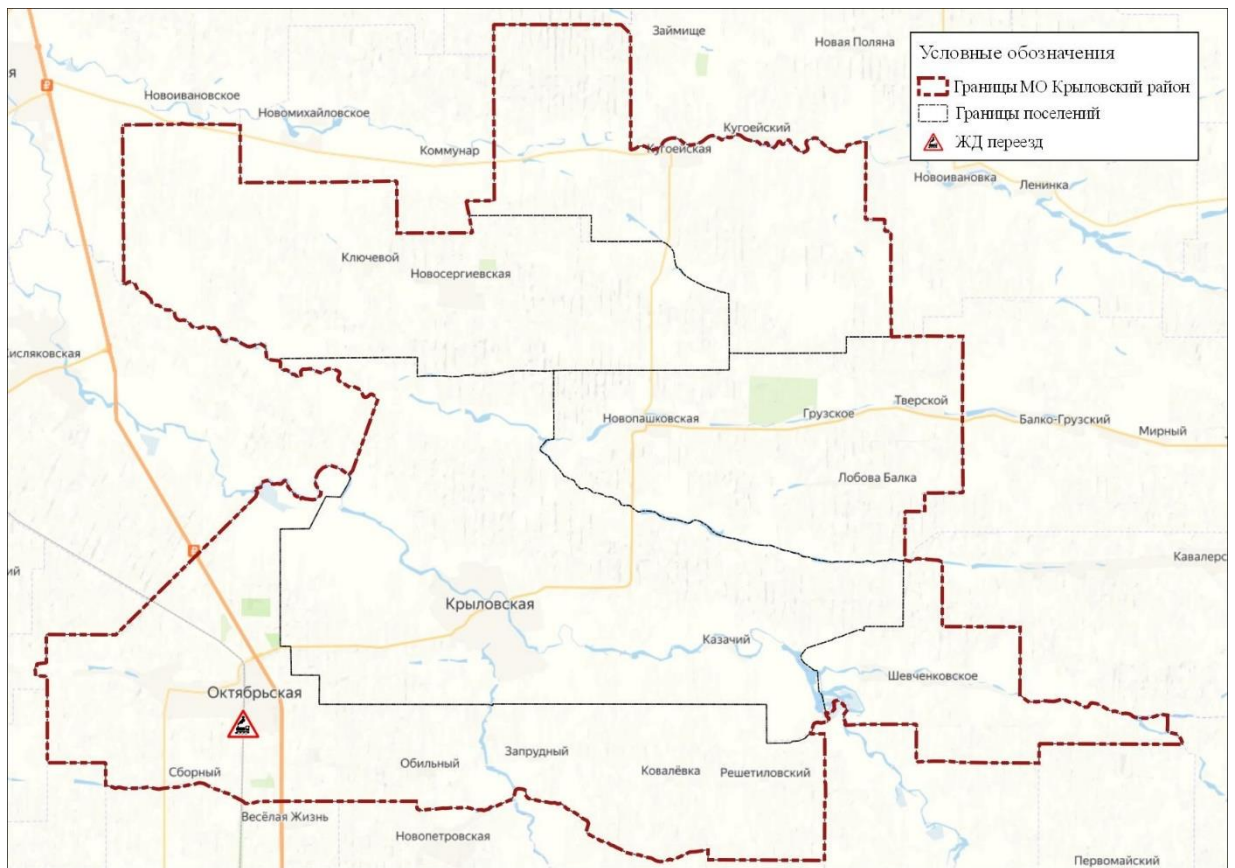


Рисунок 6 Схема расположения железнодорожного переезда в ст. Октябрьская

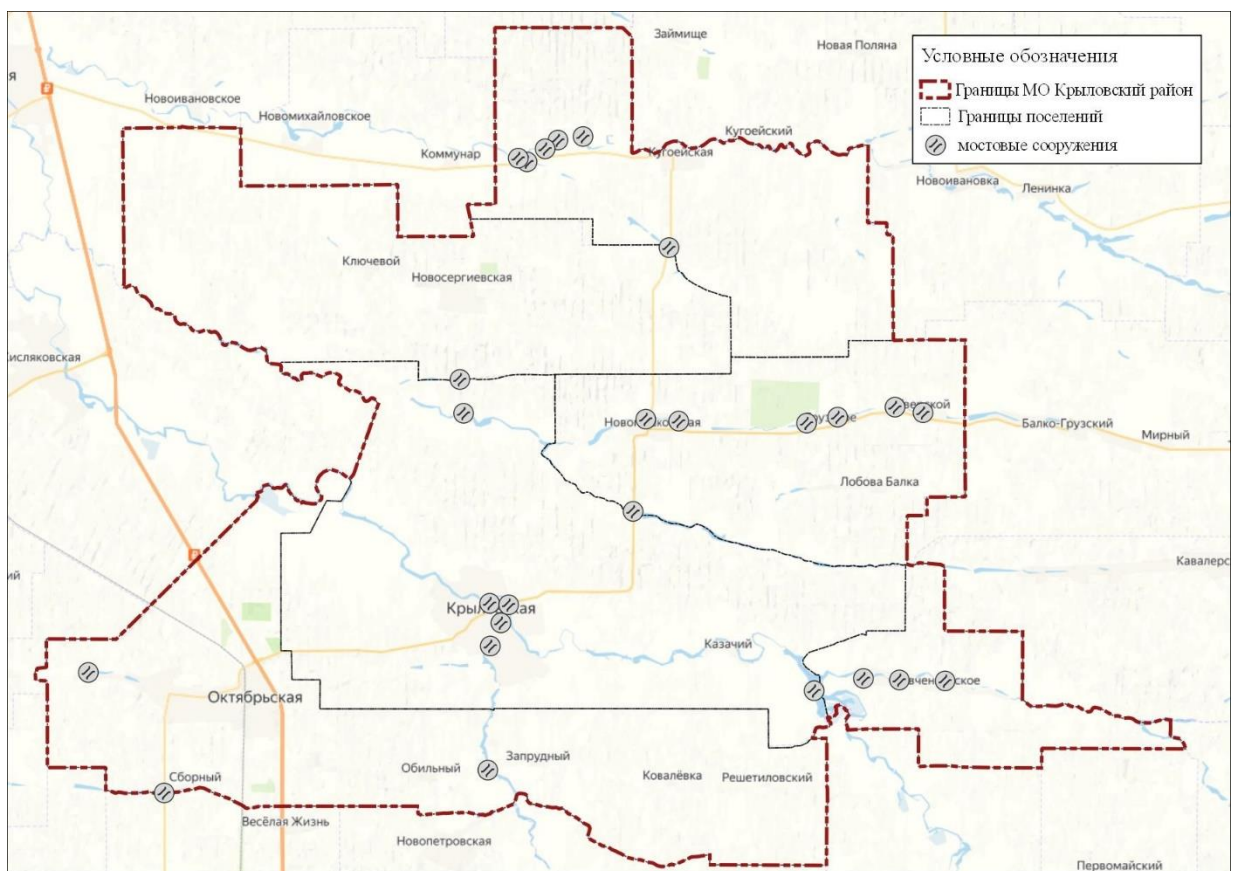


Рисунок 7 Схема расположения мостов на территории Крыловского района

Камеры фиксации нарушений правил дорожного движения

На улично-дорожной сети Крыловского района рассредоточено 20 стационарных камер фиксации нарушений ПДД. Данные комплексы в круглосуточном режиме фиксируют правонарушения в области дорожного движения, что в итоге способствует снижению как общего количества дорожно-транспортных происшествий, так и тяжести их последствий.

Все существующие средства фотовидеофиксации предназначены для контроля соблюдения скоростного режима. Схема расположения и адресный перечень камер фиксации нарушений ПДД представлены ниже.

Таблица 22 Перечень мест дислокации

№ п/п	Имя камеры	Дислокация
1	Пост	Крыловской район, ст.Новосергиевская, АД "ст.Новосергиевская-ст.Кущевская" , км.0+760
2	ARENA-1111016	Крыловской район, ст. Новосергиевская, ул. Школьная, д.103, 1 полоса, в сторону ул. Пролетарская
3	ARENA-1111049	Крыловской район, ст.Новосергиевская, АД "ст.Крыловская-ст.Новосергиевская", 1 полоса, в сторону ул.Пролетарская
4	POST-1019090.1	Крыловской район, а/д " ст. Крыловская - с.Шевченковское", км.4+230 слева
5	POST-1019915.1	Крыловской район, а/д "Магистраль "ДОН" - ст.Крыловская", км.11+524 слева
6	POST-1019087.1	Крыловской район, а/д " ст. Крыловская - ст.Новопашковская - х. Тверской", км.0+720
7	POST-1019908.1	Крыловской район, а/д " ст. Крыловская - ст.Новопашковская - х. Тверской", км.1+782 справа
8	POST-1019907.1	Крыловской район, а/д " ст. Крыловская - с. Шевченковское", км.0+385 слева
9	ARENA-1310082	Крыловской район, ст. Крыловская, ФАД «М4-ДОН», км.1176+285, 2 полоса в сторону г. Ростов-на-Дону
10	ARENA	Крыловской район, ст. Крыловская, ФАД " М-4-ДОН", км. 1176+285
11	ARENA	Крыловской район, ст. Крыловская, ФАД " М-4-ДОН", км. 1176+285
12	ARENA	Крыловской район, ст. Крыловская, ФАД " М-4-ДОН", км. 1176+285
13	Пост	Крыловской район, ФАД «М4-ДОН», км.1178+380
14	Пост	Крыловской район, ФАД «М4-ДОН», км.1178+380
15	Пост	Крыловской район, ФАД «М4-ДОН», км.1178+380
16	Пост	Крыловской район, ФАД «М4-ДОН», км.1178+380
17	POST-1019792.1	Крыловской район, ст. Октябрьская, ул. Ленина-ул. Шевченко
18	Пост	Крыловской район, ст.Октябрьская, ул.Красногвардейская, 49

№ п/п	Имя камеры	Дислокация
19	Пост	Крыловской район, ст.Октябрьская, ул.Красногвардейская, 49
20	POST-0120200.1	Краснодарский край, Крыловской район, ст. Октябрьская, ул. Кондратюка, 123

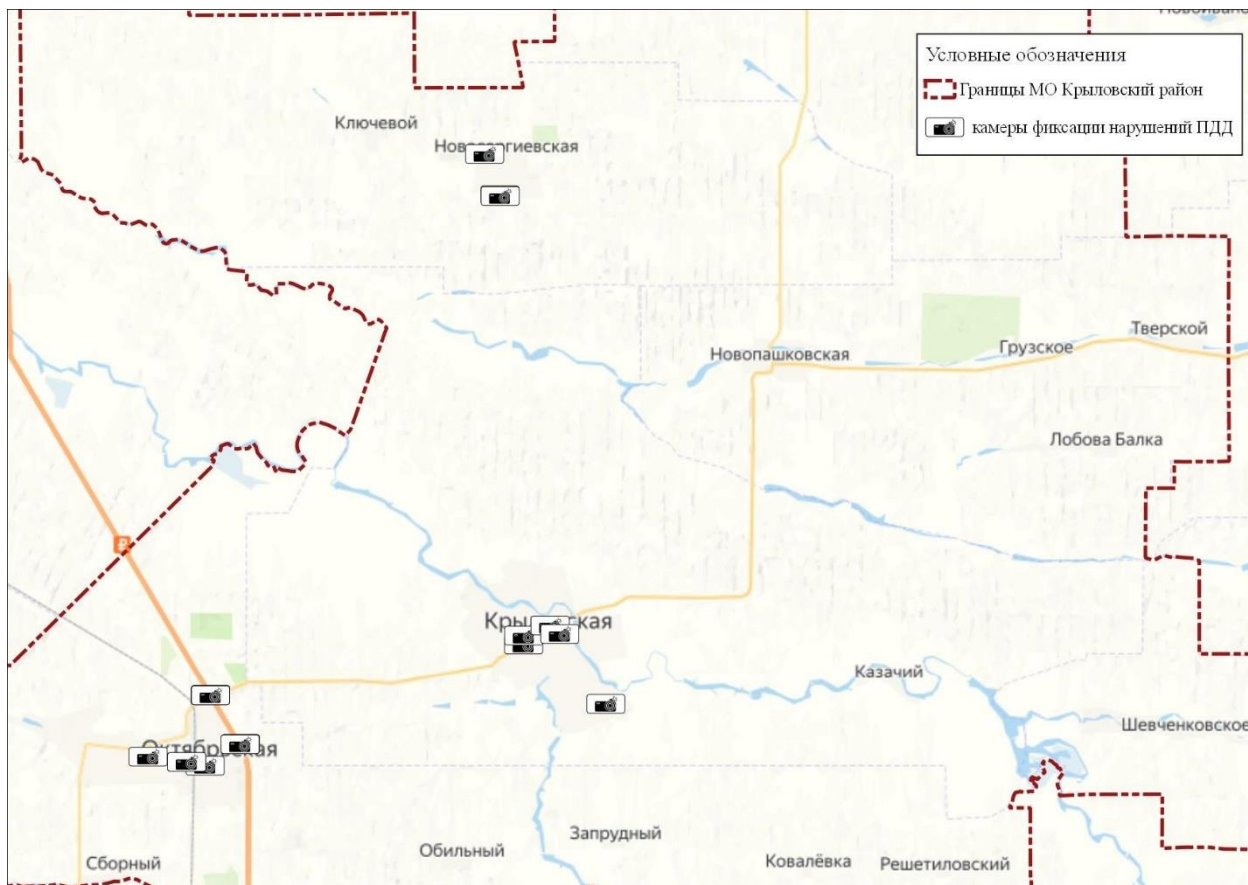


Рисунок 8 Схема расположения камер фиксации нарушений пдд на территории Крыловского района

1.4.1 Оценка организации движения транспортных средств общего пользования

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми, культурными потребностями.

Полномочия по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации регулярных перевозок, по установлению, изменению или отмене муниципальных маршрутов в границах муниципального образования Крыловский район осуществляет администрация муниципального образования Крыловский район. Ведется реестр муниципальных маршрутов, связанных с осуществлением на территории

Крыловского района перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования.

В рамках своих полномочий администрация муниципального образования Крыловский район выполняет функции муниципального заказчика на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам.

Регулярные перевозки пассажиров на территории муниципального образования Крыловский район осуществляет индивидуальный предприниматель ИП Дрижка А.И. по 8 пригородным маршрутам:

- № 101 «Крыловская-Октябрьская»;
- № 102 «Крыловская-Октябрьская-Сборный»;
- № 103 «Крыловская-Октябрьская»;
- № 106 «Крыловская-Новосергиевская-Водораздельный»;
- № 107А «Крыловская-Кугоейская-Калинин-Сиротино»;
- № 109А «Крыловская-Новопашковская-Тверской-Лобова Балка»;
- № 113 «Крыловская-Шевченковское-Октябрьская»;
- № 116 «Крыловская-Решетиловский-Октябрьская».

Схема маршрутной сети представлена на рисунке ниже.

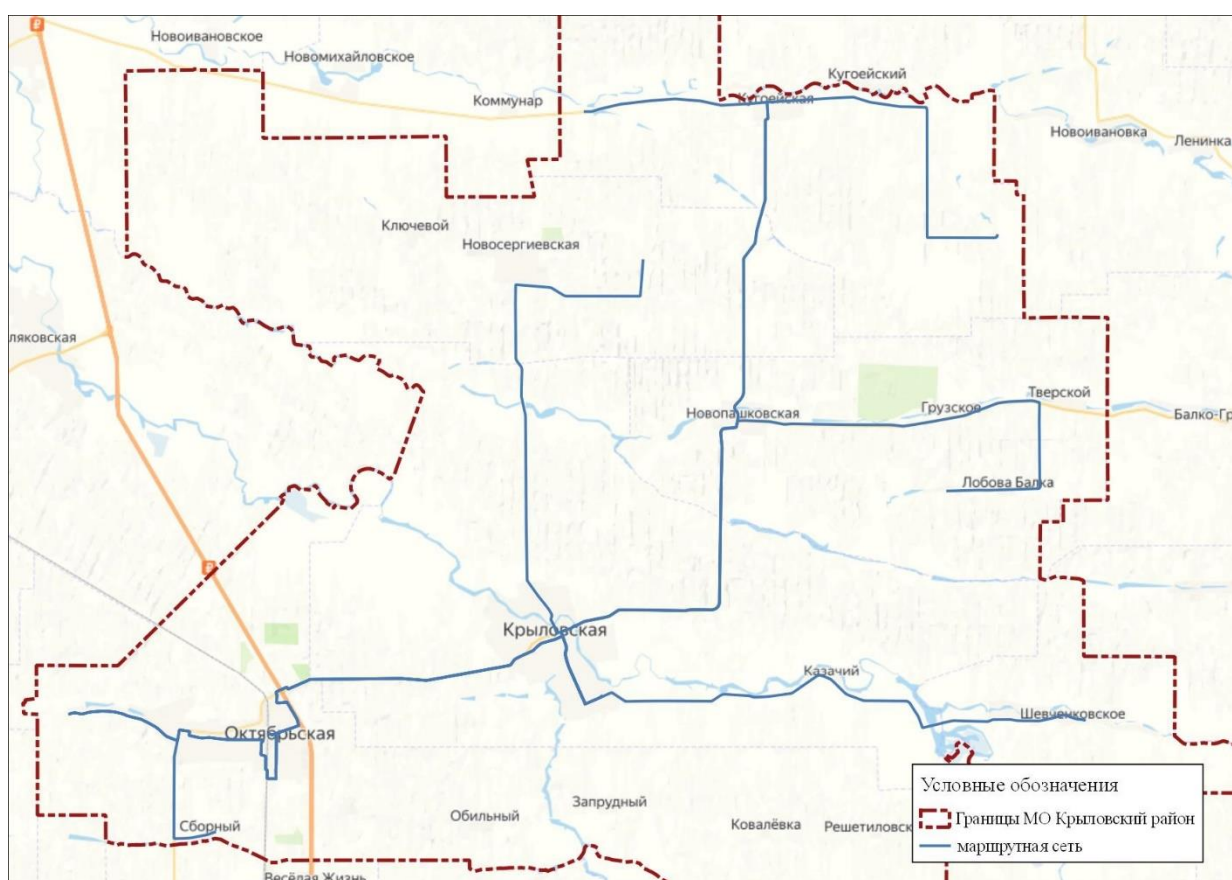


Рисунок 9 Схема маршрутов общественного транспорта

Маршрутная сеть общественного транспорта охватывает все сельские поселения района, однако в треть населенных пунктов Крыловского района маршруты общественного транспорта не заходят (пос.Запрудный, с.Ириновка, пос.Ключевой, пос. Ковалевка, с. Красногоровка, пос.Обильный, пос.отделения № 1 совхоза "Новосергиевский", пос.отделения № 2 совхоза "Новосергиевский", пос.отделения № 6 совхоза "Новосергиевский", пос.Решетиловский, пос.Темп), что значительно снижает доступность социальных благ для населения.

Движение общественного транспорта по действующим маршрутам осуществляется в прямом и обратном направлении. Сезонных или специальных маршрутов не выделяется. Автобусы выходят на линию с учетом установленного графика. Общее количество автобусов, задействованных для обеспечения пассажирского обслуживания жителей района, составляет 7 единиц, из которых:

- ГАЗ А64R45 – 2 ед.
- ГАЗ 32213 – 4 ед.
- ГАЗ А27550 – 1 ед.

Посадка и высадка пассажиров осуществляется преимущественно в установленных реестром остановочных пунктах, однако на них практически повсеместно отсутствуют таблички с расписанием движения автобусов. Отсутствует система безналичной оплаты проезда.

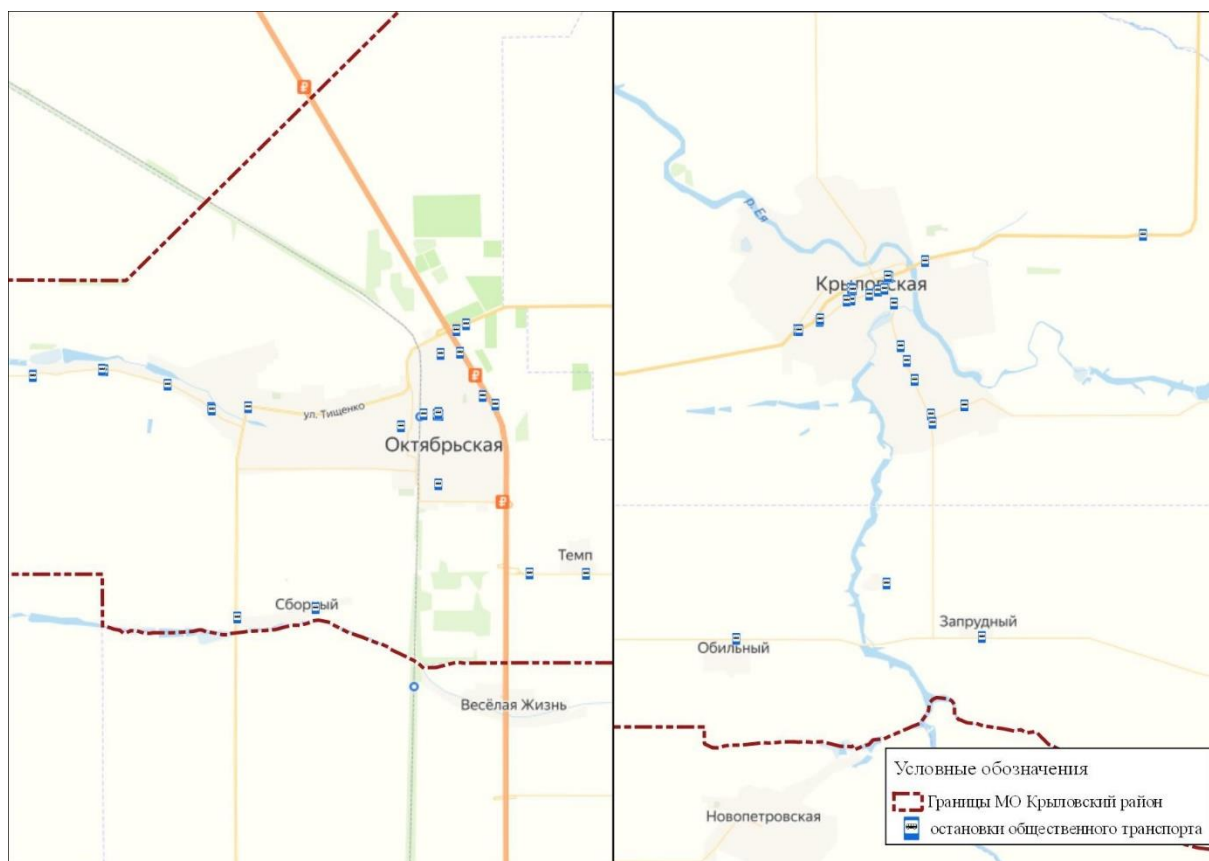


Рисунок 10 Остановочные пункты (1)

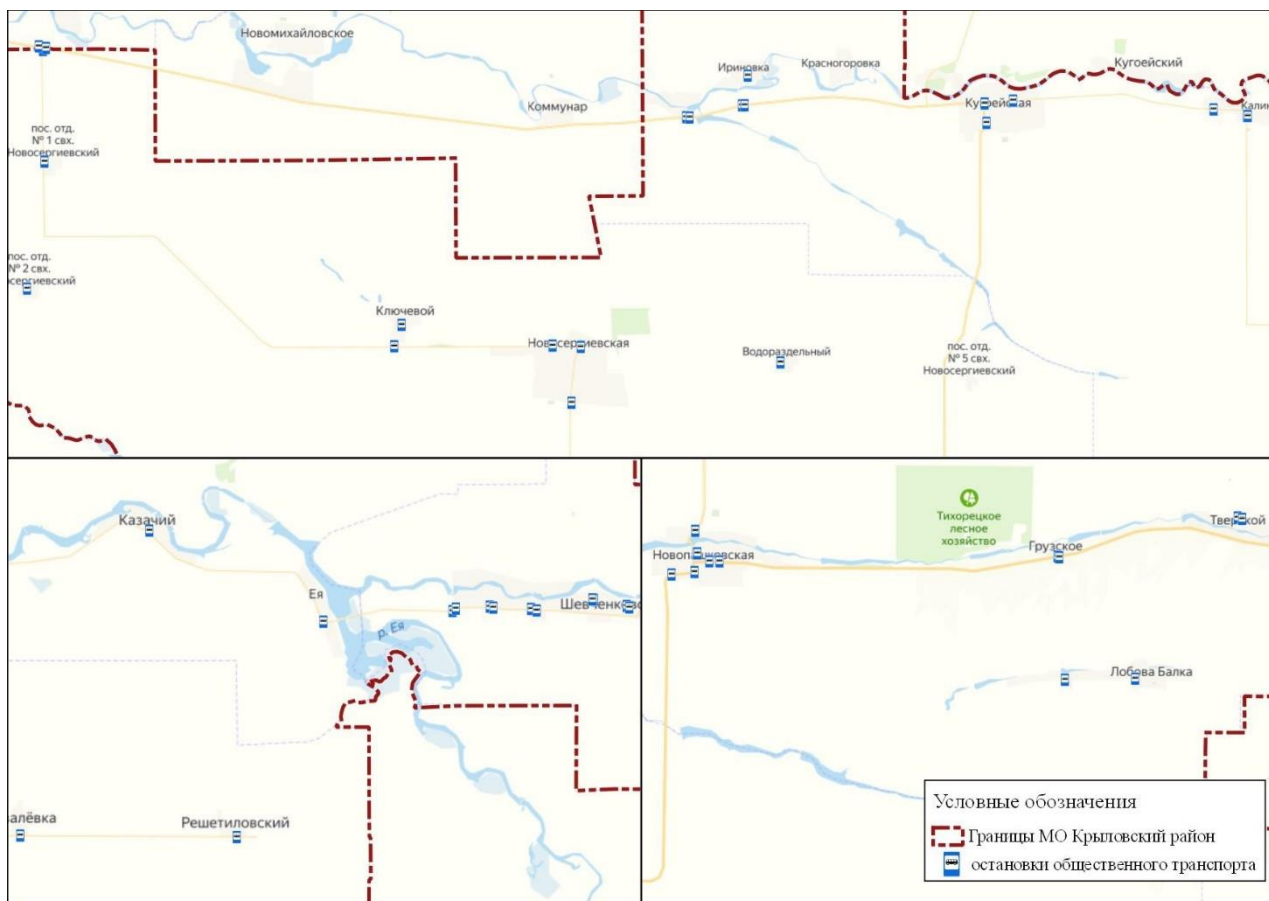


Рисунок 11 Остановочные пункты (2)

В целях повышения уровня транспортного обслуживания населения на территории района действует муниципальная программа «Комплексное развитие пассажирского транспорта муниципального образования Крыловский район», в рамках которой решаются следующие задачи:

- повышение уровня охвата пассажирскими перевозками населенных пунктов муниципального образования за счет открытия маршрутов регулярного сообщения в сельских поселениях;
- приобретение подвижного состава с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками для обслуживания муниципальных маршрутов регулярного сообщения;
- повышение эффективности функционирования транспортной системы за счет внедрения прогрессивных технологий;
- повышение уровня комфортности, безопасности транспортной системы и ее доступности, в том числе для маломобильных категорий граждан.

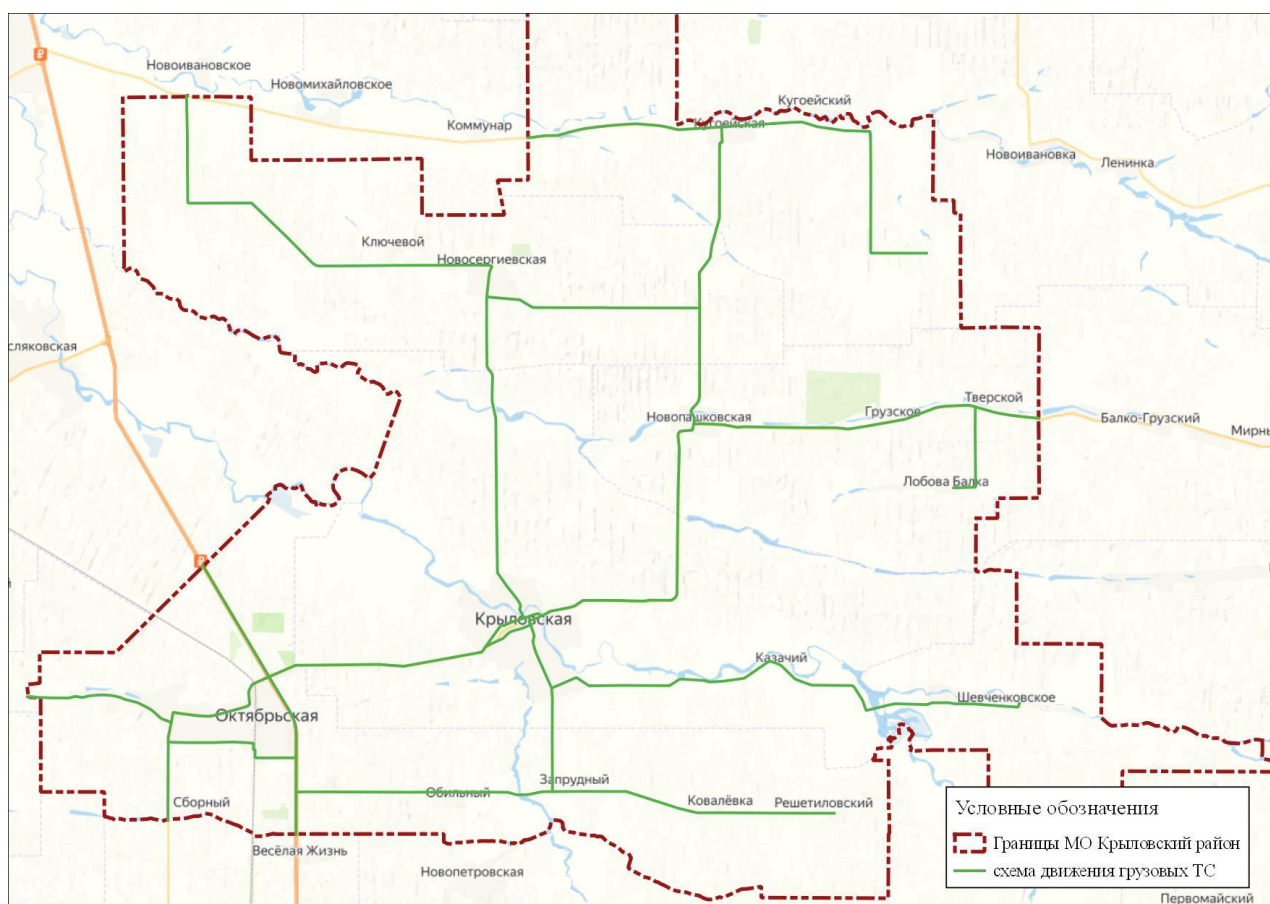
Обновление подвижного состава планируется осуществлять автобусами малого и среднего класса на 10 % ежегодно. Наряду с этим необходимо решать вопросы по выведению из эксплуатации морально и технически устаревшего подвижного состава со сроками

эксплуатации более 10 лет, что позволит улучшить качественные показатели перевозок пассажиров и повысить уровень доступности транспортных услуг, в том числе для лиц маломобильных групп населения.

1.4.2 Оценка организации движения грузовых транспортных средств

Организация дорожного движения на территории Крыловского района определена таким образом, чтоб по возможности исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов по центральным улицам населенных пунктов. Однако, данная проблема сохраняется на территории станций Крыловской, Кугоейской, Новопашковской, Новосергиевской, при этом грузовой транспорт осуществляет движение по тем же улицам, что и общественный, а также в непосредственной близости от образовательных учреждений, что значительно повышает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Схема движения грузовых транспортных средств на территории района представлена на рисунке ниже.



Как показывает практика грузовых перевозок на автотранспорте, относительно устойчивыми по величине и направлению они являются лишь частично. Большая же часть грузов – строительные (около 70%) – меняет во времени свою величину, места отправления и назначения. Поэтому предусмотреть полностью автономную сеть грузовых дорог не

представляется возможным. Тем не менее, оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы населенных пунктов и требует строительства автомобильных обходов.

1.4.3 Оценка движения пешеходов и велосипедистов

В населенных пунктах сельских поселений Крыловского района тротуары отсутствуют либо не соответствуют нормативным требованиям СП 42.13330.2016 Планировка и застройка городских и сельских поселений (с последними изменениями от 19.09.2019) и ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования Элементы обустройства. общие требования (с последними изменениями от 15.04.2020), что вынуждает пешеходов двигаться по краю проезжей части, при этом, как правило, они выбирают не более безопасную, а более удобную для ходьбы сторону дороги, подвергая себя опасности и риску стать участником дорожно-транспортного происшествия.

Пересечение проезжей части организовано по наземным нерегулируемым пешеходным переходам. Однако, количества пешеходных переходов недостаточно, не всегда учитываются уже сложившиеся регулярные пешеходные потоки.

Расположение организованных пешеходных переходов представлено на рисунках ниже.

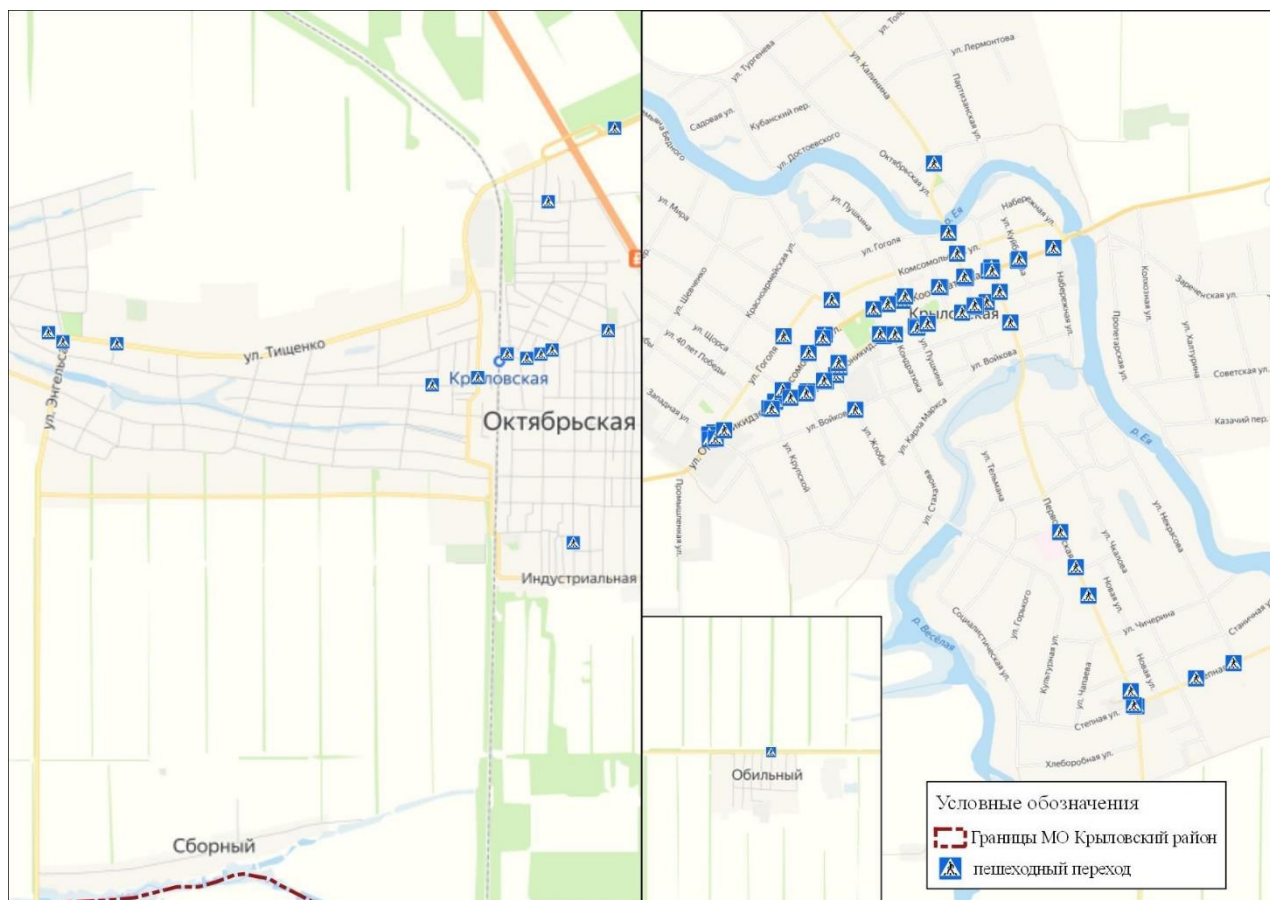


Рисунок 12 Расположение пешеходных переходов (1)

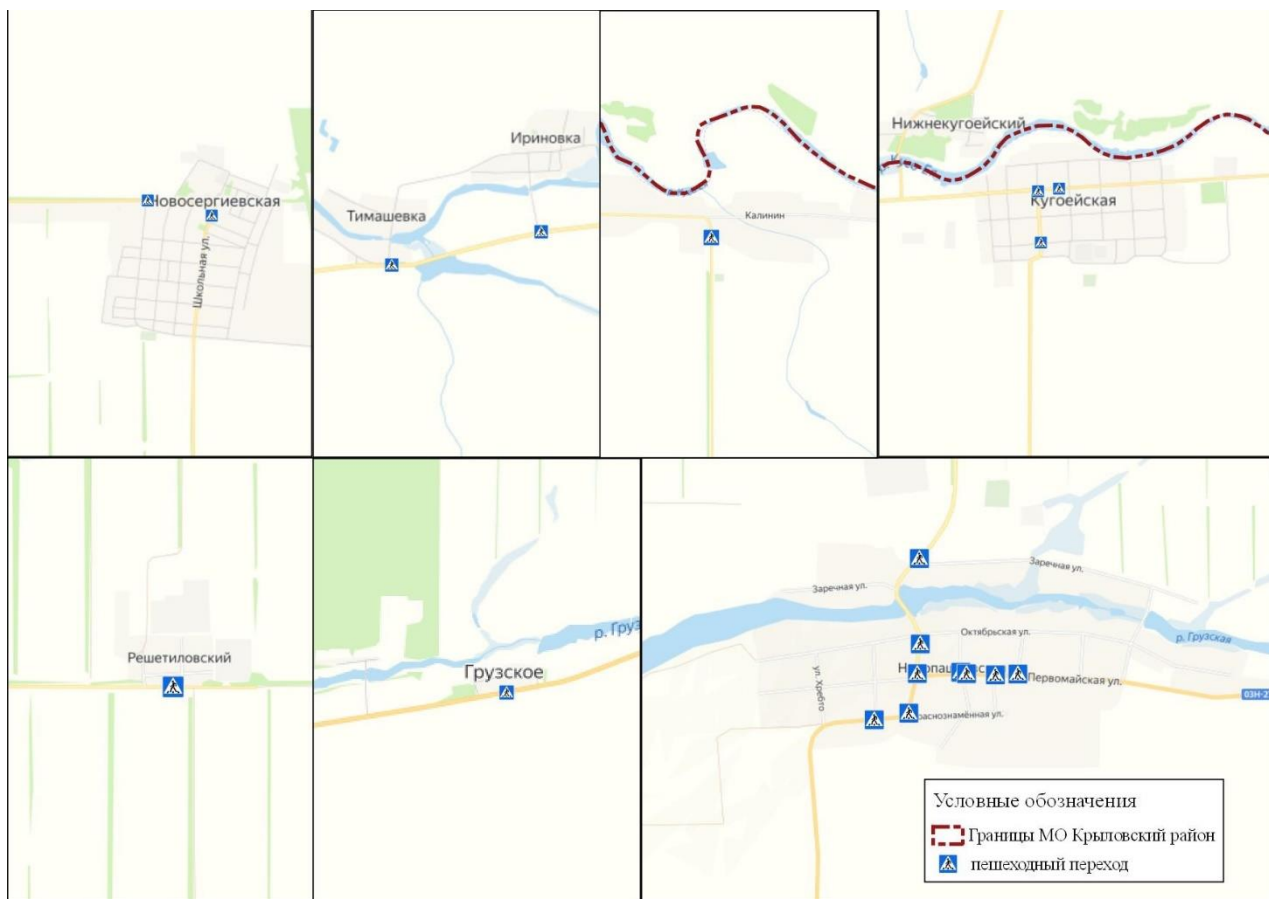


Рисунок 13 Расположение пешеходных переходов (2)

Велосипедная инфраструктура на территории Крыловского района отсутствует. Движение на велосипеде осуществляется по дорогам общего пользования – по краю проезжей части. Специально оборудованных веломаршрутов, которые предполагают наличие велодорожек, велополос, велопарковок на территории района не предусмотрено. В данной ситуации широкое использование велотранспорта, который помог бы снизить нагрузку на улично-дорожную сеть, невозможно.

1.5. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок

Парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью под эстакадных или под мостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка (п. 21 ст. 1 Градостроительного кодекса, пункт 1.2 Правил дорожного движения, ст. 2 ФЗ № 196).

Для оценки парковочного пространства территория Крыловского района была разделена на условные районы, представленные на рисунке ниже.

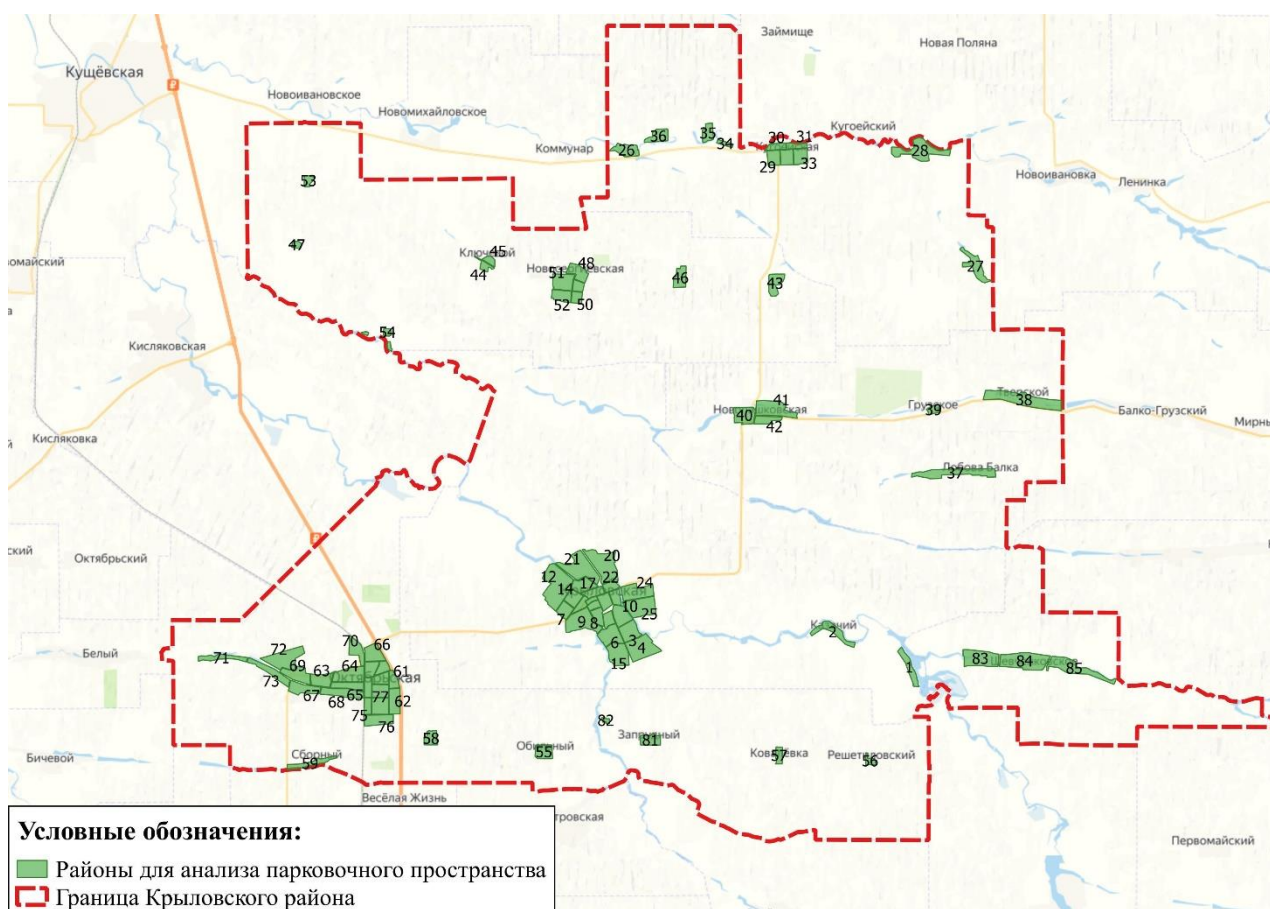


Рисунок 14 Расположение районов для анализа парковочного пространства

Оценка количества машино-мест произведена на основе анализа площадей парковочного пространства.

Для корректного анализа необходимо классифицировать парковочное пространства в зависимости от назначения и типа размещения:

- внеуличное гаражного типа - место индивидуального хранения автомобиля. Может быть, как частью жилого дома, так и отдельным строением (гараж).
- внеуличное на придомовых территориях - место хранения автомобиля находящиеся на территории многоквартирного дома или территории индивидуальной жилой застройки.
- внеуличное плоскостное - представляет собой одноуровневую площадку с нанесенной разметкой для временного размещения автотранспорта.
- уличное с парковочным карманом вдоль дороги - часть проезжей части или примыкающая к ней территория, выделенная под стоянку автомобилей.

Требуемое количество парковочных мест для района было рассчитано с учётом приказа от 16.04.2015г. № 78 «Об утверждении нормативов градостроительного

проектирования Краснодарского края (с изменениями на 23 августа 2018 года). Исходя из известного уровня автомобилизации, составляющего на территории Крыловского 355 автомобилей на 1000 жителей, рассчитано требуемое количество парковочных мест в каждом из выделенных районов.

Общая обеспеченность автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна быть не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

По данным экспертного исследования Крыловского района в 2022г. примерное количество ТС составляет 12765 единиц. Таким образом, на рассматриваемой территории должно насчитываться:

- парковочного пространства для временной парковки на 2232 машино-мест;
- парковочного пространства для постоянной парковки на 11489 машино-мест.

Результаты проведённого геоинформационного анализа парковочного пространства представлены в таблице и рисунке ниже.

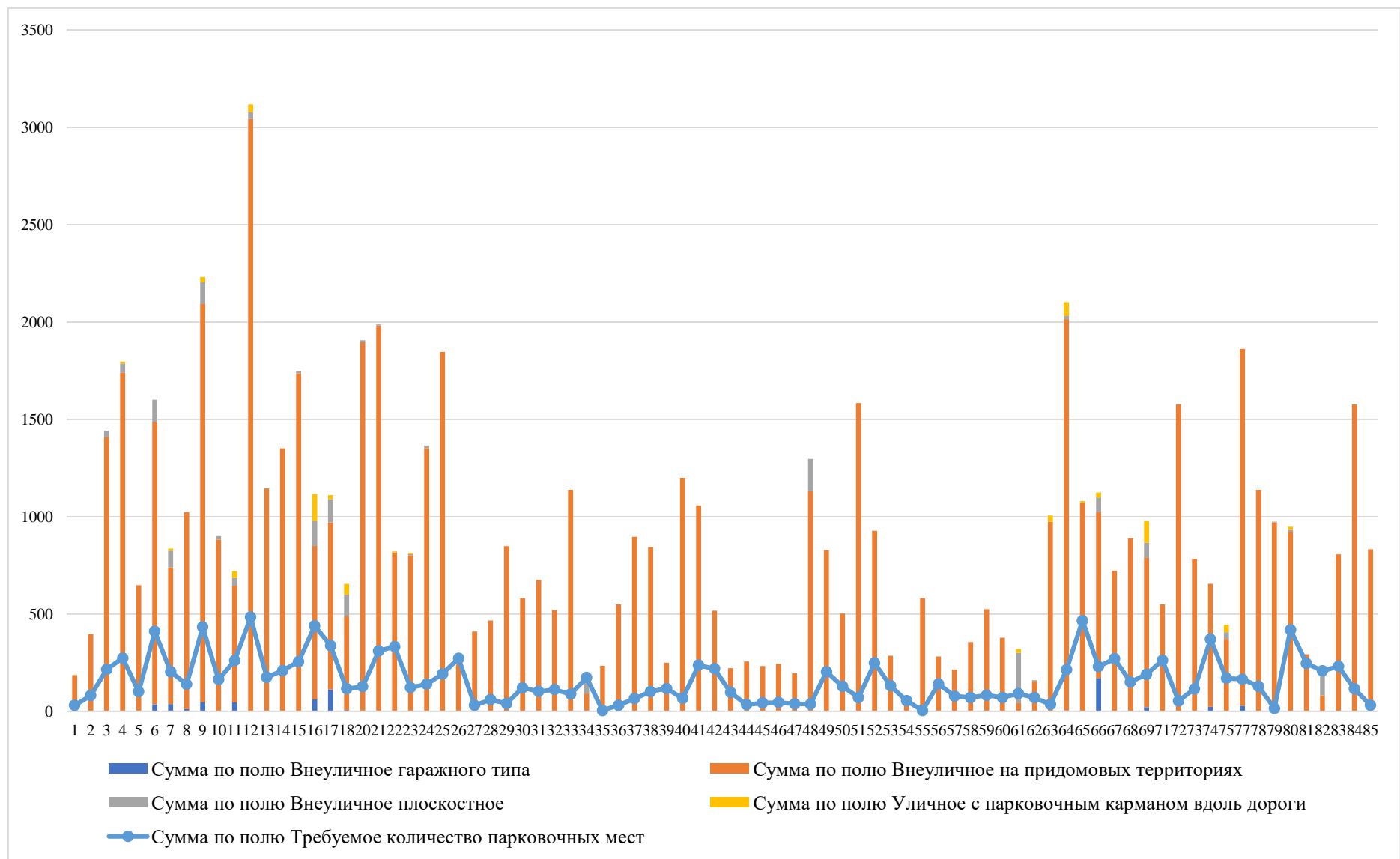
Таблица 23 Сводные данные по парковочному пространству

№ района	Внеуличное гаражного типа	Внеуличное на придомовых территориях	Внеуличное плоскостное	Уличное с парковочным карманом вдоль дороги	Итого имеется парковочных мест	Требуемое количество парковок	Население
1	0	185	0	0	185	30	90
2	0	397	0	0	397	81	234
3	0	1407	35	0	1443	216	624
4	0	1739	48	10	1797	274	795
5	0	648	0	0	648	100	294
6	36	1450	116	0	1602	411	762
7	37	702	87	11	836	204	537
8	11	1012	0	0	1023	139	419
9	47	2046	111	28	2232	434	931
10	0	882	18	0	900	164	376
11	45	600	39	36	721	261	550
12	0	3044	33	42	3119	484	1384
13	0	1145	0	0	1145	175	520
14	0	1351	0	0	1351	210	615
15	0	1737	11	0	1748	255	723
16	61	788	128	140	1117	440	368
17	112	859	119	21	1111	338	588
18	6	482	112	56	655	116	230
20	0	1896	11	0	1907	127	0
21	0	1982	5	0	1988	310	887
22	0	815	1	5	822	332	909

№ района	Внеуличное гаражного типа	Внеуличное на придомовых территориях	Внеуличное плоскостное	Уличное с парковочным карманом вдоль дороги	Итого имеется парковочных мест	Требуемое количество парковок	Население
23	0	802	6	7	815	122	371
24	0	1353	13	0	1366	139	369
25	0	1847	0	0	1847	192	553
26	0	244	0	0	244	273	818
27	0	410	0	0	410	30	95
28	0	467	0	0	467	60	176
29	0	849	0	0	849	40	125
30	0	581	0	0	581	121	365
31	0	675	0	0	675	102	267
32	0	520	0	0	520	112	290
33	0	1138	0	0	1138	88	222
34	0	91	93	0	91	173	490
35	0	234	0	0	234	4	12
36	0	549	0	0	549	31	88
37	0	897	0	0	897	65	199
38	0	844	0	0	844	101	301
39	0	250	0	0	250	118	349
40	0	1199	0	0	1199	66	203
41	0	1059	0	0	1059	238	722
42	0	518	0	0	518	219	561
43	0	221	0	0	221	97	275
44	0	256	0	0	256	34	107
45	0	233	0	0	233	43	130
46	0	244	0	0	244	46	126
47	0	195	0	0	195	39	121
48	0	1132	165	0	1297	37	109
49	0	828	0	0	828	204	493
50	0	502	0	0	502	129	360
51	0	1584	0	0	1584	70	218
52	0	928	0	0	928	248	688
53	0	286	0	0	286	132	404
54	0	33	0	0	33	54	168
55	0	581	0	0	581	4	13
56	0	282	0	0	282	141	432
57	0	215	0	0	215	78	222
58	0	356	0	0	356	70	215
59	0	524	0	0	524	83	253
60	0	378	0	0	378	71	214
61	0	42	259	20	321	91	245
62	0	153	8	0	161	70	27

№ района	Внеуличное гаражного типа	Внеуличное на придомовых территориях	Внеуличное плоскостное	Уличное с парковочным карманом вдоль дороги	Итого имеется парковочных мест	Требуемое количество парковок	Население
63	0	975	0	31	1006	35	99
64	5	2010	16	71	2103	214	635
65	3	1067	0	10	1080	466	1310
66	171	854	74	26	1124	230	697
67	0	723	0	0	723	271	724
68	0	889	0	0	889	151	472
69	21	767	78	110	977	190	580
71	0	550	0	0	550	263	527
72	0	1576	4	0	1580	54	0
73	0	783	0	0	783	115	359
74	23	633	0	0	656	371	1106
75	0	372	35	38	445	170	512
77	29	1834	0	0	1862	165	497
78	0	1138	0	0	1138	128	243
79	0	971	3	0	974	15	0
80	0	920	12	16	948	419	1243
81	0	293	0	0	293	247	741
82	0	81	130	0	81	208	633
83	0	807	0	0	807	231	600
84	0	1577	0	0	1577	116	344
85	0	833	0	0	833	31	96

Проведённый геоинформационный анализ позволяет сделать вывод об отсутствии дефицита парковочного пространства.



1.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

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

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

Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

- ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 декабря 2019 г. N 1425-ст);
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден и введен в действие приказом Федерального агентства Российской Федерации по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 года N 121-ст (ред. от 20.12.2019));

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. N 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. N 269-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. N 270-ст) (ред. от 15.04.2020);
- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. N 120-ст); (ред. от 09.13.2012);
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. N 297-ст).

По результатам натурного обследования установленные дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, однако их количества недостаточно, чтоб информировать участников дорожного движения о схемах и режимах движения на отдельных участках улично-дорожной сети.

Дорожная разметка требует обновления, несмотря на то что работы по ее нанесению выполняются регулярно, преимущественно в местах расположения социально значимых объектов.

Особое внимание было уделено ТСОДД, расположенным возле мест притяжения наиболее уязвимых участников дорожного движения – детей.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС, обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения, являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;

- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

Необходимо принимать во внимание не только территорию, непосредственно прилегающую к ограждению образовательной организации, но и территорию жилого квартала, по которому проходит маршрут до ближайшей остановки общественного транспорта.

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

- Независимо от наличия пешеходных переходов перед участками дорог, проходящими вдоль территорий детских учреждений или часто пересекаемыми детьми, устанавливают знак "Дети". Повторный знак устанавливают с табличкой 8.2.1 «Зона действия», на которой указывают протяженность участка дороги. В населенных пунктах основной знак «Дети» устанавливают на расстоянии 90-100 м, повторный - на расстоянии не более 50 м от начала опасного участка.
- Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
- Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом желтого цвета.
- Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
- Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-желтых тонах.
- Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.
- За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).
- Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

Было проведено натурное обследование на наличие и исправность элементов технических средств организации дорожного движения вблизи образовательных учреждений, расположенных на территории Крыловского района, согласно:

- ГОСТ Р 50597-2017,
- ГОСТ Р 52289-2004 (с изм. от 09.12.2013),
- ГОСТ Р 52290-2004 (с изм. от 20.12.2019).

Результаты анализа представлены в графическом виде ниже.

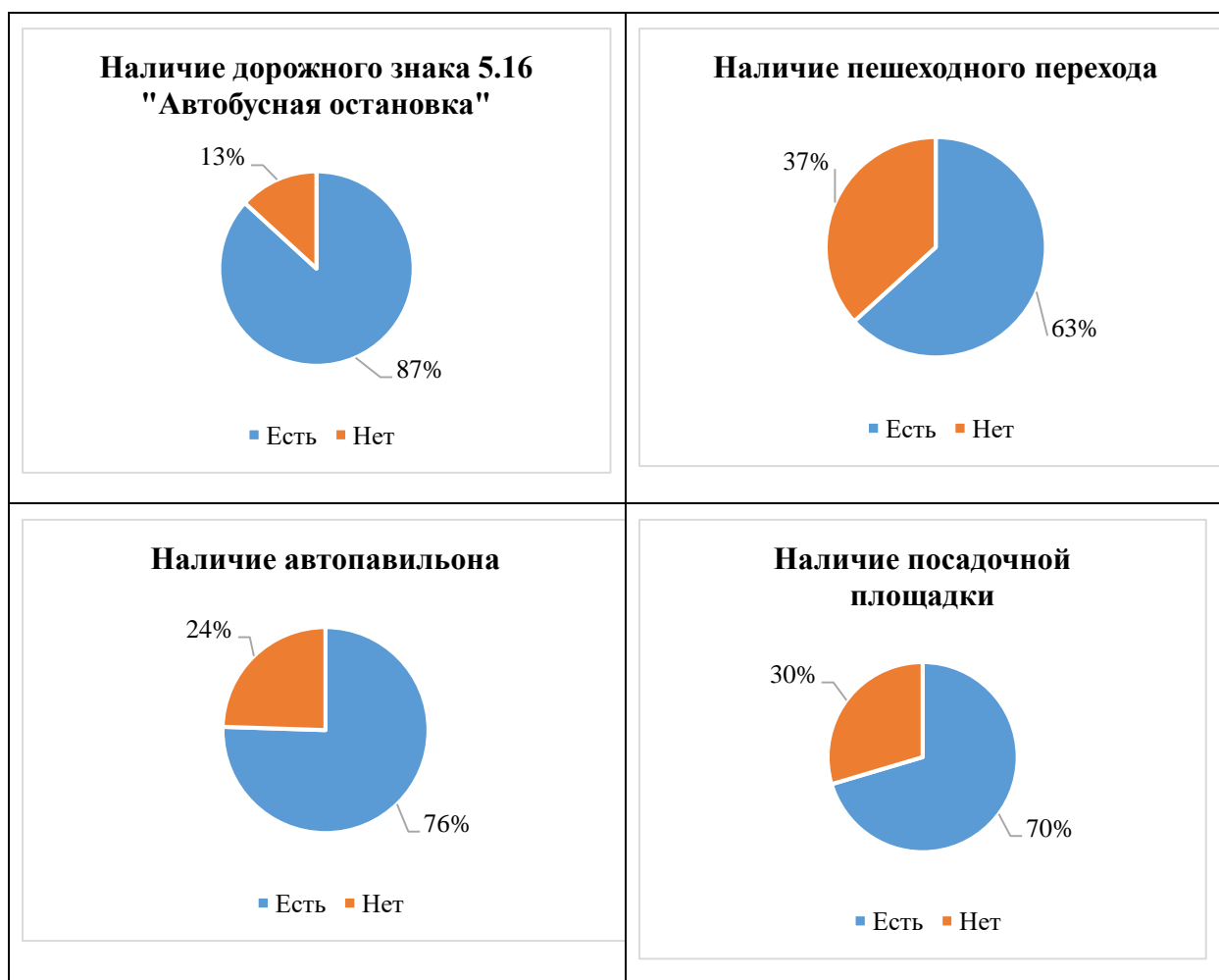


Вблизи образовательных учреждений наблюдается недостаточный уровень комфорта и безопасности пешеходного движения. В 33% случаев отсутствуют организованные пешеходные переходы через проезжую часть, лишь каждый пятый из них имеет освещение, каждый пятый не оборудован всеми необходимыми дорожными знаками. Всего 63% пешеходных переходов возле образовательных учреждений оборудованы светофором Т7. Почти третья часть не имеют организованных подходов. В 37% случаев отсутствуют искусственные дорожные неровности перед пешеходными переходами. В 52% случаев не установлены пешеходные ограждения. В целом, лишь 37% образовательных учреждений имеют полное оснащение техническими средствами организации дорожного движения на прилегающей территории, в том числе проезжей части.

Также было проведено обследование остановочных пунктов, так как автобусные остановки – места притяжения как взрослых, так и детей. Комфортность перемещений на общественном транспорте напрямую зависит от уровня комфорта в месте его ожидания.

При натурном обследовании остановочных пунктов были выявлены недостатки в их обустройстве, представленные в графическом виде ниже.

Ниже представлены результаты обследования остановок в графическом виде.





Требованиям по организации остановочных пунктов, предъявляемым п.5.3 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», в полной мере соответствует 43 % остановок. Все остальные имеют те или иные нарушения в организации, которые повышают риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижают уровень комфорта использования общественного транспорта.

1.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации

Наиболее широко распространённым видом транспорта является автомобильный. Он занимает лидирующее положение по объёму перевозок как грузов, так и пассажиров.

Уникальное географическое положение Краснодарского края обуславливает появление большого количества иногороднего автомобильного транспорта, в летнее время года увеличение пассажиропотока. Посезонно наблюдается цикличность при перевозке сельскохозяйственной продукции автомобильным транспортом.

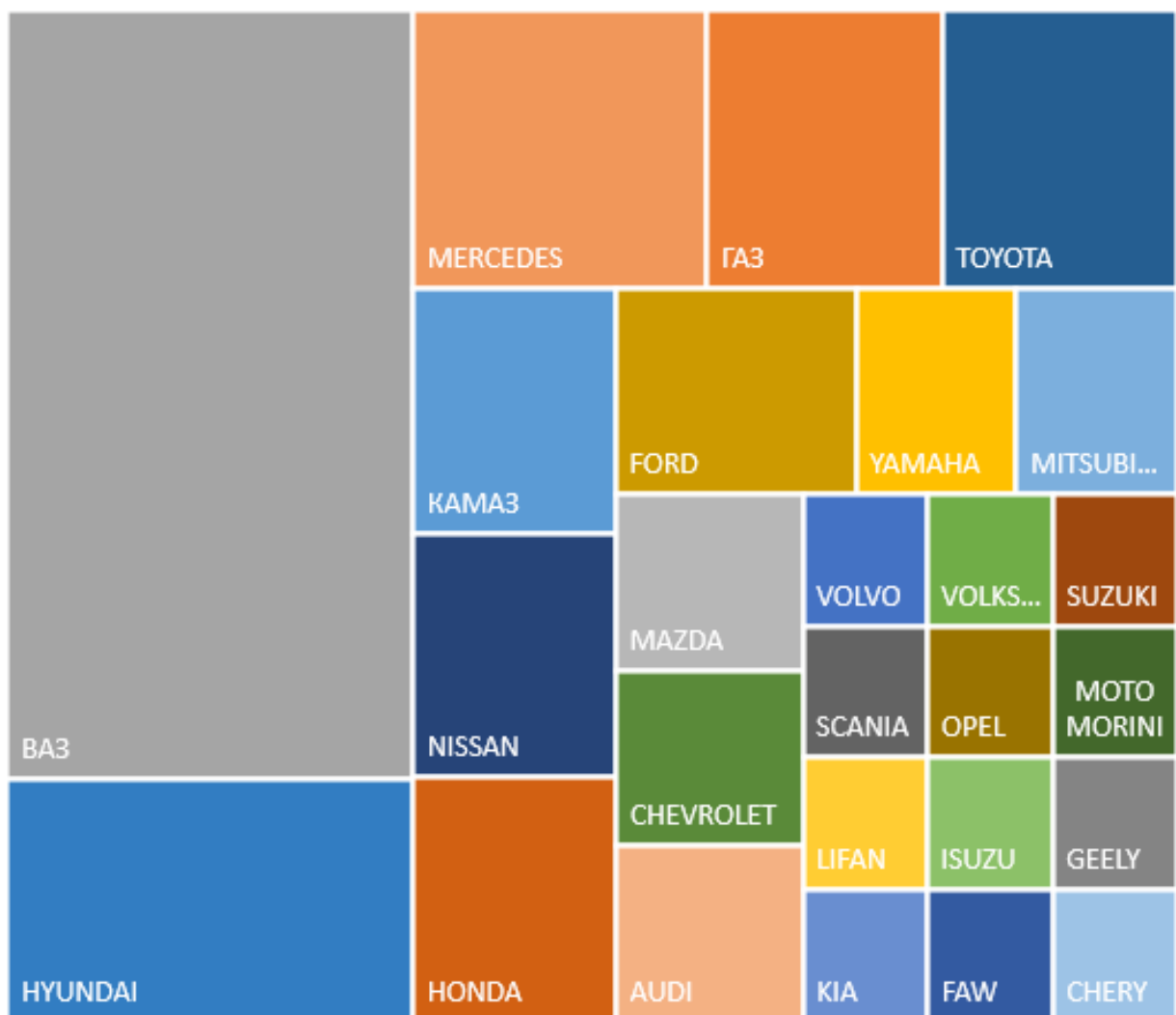
Отмечается резкий рост уровня автомобилизации (количества легковых автомобилей, приходящихся на 1000 чел. населения), обусловленного интенсивным насыщением населения края индивидуальными транспортными средствами. Динамика количества транспортных средств, зарегистрированных на территории Крыловского района, соответствует региональной тенденции.

Уровень автомобилизации (количество легковых автомобилей, приходящихся на 1000 чел. населения) на территории Крыловского района согласно проведенному опросу составил 355 легковых автомобилей на 1000 чел. населения.

Ниже предоставлена диаграмма с разбивкой по маркам автомобилей на которых передвигаются жители Крыловского района.

Марки транспортных средств

■ КАМАЗ	■ ГАЗ	■ ВАЗ
■ YAMAHA	■ VOLVO	■ VOLKSWAGEN
■ TOYOTA	■ SUZUKI	■ SCANIA
■ OPEL	■ NISSAN	■ MOTO MORINI
■ MITSUBISHI	■ MERCEDES	■ MAZDA
■ LIFAN	■ KIA	■ ISUZU
■ HYUNDAI	■ HONDA	



Наиболее популярными марками авто являются Ваз, Hyundai и Mercedes. При этом общая доля отечественных брендов на 16% ниже доли иностранного автопрома. Средний возраст автопарка составляет 16 лет. Возраст большей части автопрома превышает 15 лет.



Рисунок 15 Наличие отечественного автопрома

Рисунок 16 Распределение автомобилей по годам выпуска

Приказом Департамента по архитектуре и градостроительству Краснодарского края от 14.05.2020 № 126 (с изменениями от 14 декабря 2021 года) утверждены нормативы градостроительного проектирования Краснодарского края, в том числе в части расчетного уровня автомобилизации населения муниципальных образований (районов) Краснодарского края, согласно которым был составлен прогноз динамики уровня автомобилизации на территории Крыловского района на начало каждого этапа реализации КСОДД с разбивкой по сельским поселениям.

Таблица 24 Перспективный уровень автомобилизации Крыловского района в разрезе сельских поселений

Название сельского поселения	2022	2027	2032
Крыловское сельское поселение	344	413	481
Шевченковское сельское поселение	331	397	463
Кугоейское сельское поселение	309	371	433
Новосергиевское сельское поселение	292	351	409
Октябрьское сельское поселение	292	350	408
Новопашковское сельское поселение	274	328	383
Темп прироста, %	x	119,95	116,632

Интенсивный рост уровня автомобилизации приведет к увеличению задержек в перемещении пассажиров и грузов, увеличению транспортных издержек, обострит проблему загрязнения окружающей среды, приведет к снижению качества работы городского пассажирского транспорта, что может вызвать ограничение транспортной доступности для значительной части населения.

В таких условиях особое внимание должно быть уделено не только дорожному строительству, но и рациональному транспортному планированию территории, развитию общественного транспорта.

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

Правительством Российской Федерации определены основные параметры, характеризующие дорожное движение, к которым отнесены интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, плотность движения транспортных средств, пропускная способность дороги.

К параметрам, характеризующим эффективность организации дорожного движения, относят среднюю задержку транспортных средств в движении, временной индекс, уровень обслуживания дорожного движения и показатель перегруженности дорог.

Для расчёта указанных параметров разработана математическая макроскопическая транспортная модель территории Крыловского района Краснодарского края.

1.8.1. Описание разработанной математической транспортной модели.

Современным подходом к решению задач моделирования дорожного движения является системное моделирование, реализуемое путем полной функциональной интеграции макро, мезо и микроуровней.

Математическая модель выполнена в программном комплексе Aimsun Next, ver.8.4.3 (разработчик TSS - Transport Simulation Systems, S.L, Испания. Aimsun представляет собой полнофункциональный комплекс инструментов анализа транспортных потоков и перевозок. Это позволяет осуществлять планирование, детальное моделирование и исследование требований и условий деятельности в сфере транспорта. Благодаря интегрированной платформе, Aimsun предоставляет возможности для выполнения не только статического, но и динамического моделирования.

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

Стандартная 4 - ступенчатая модель состоит из следующих этапов:

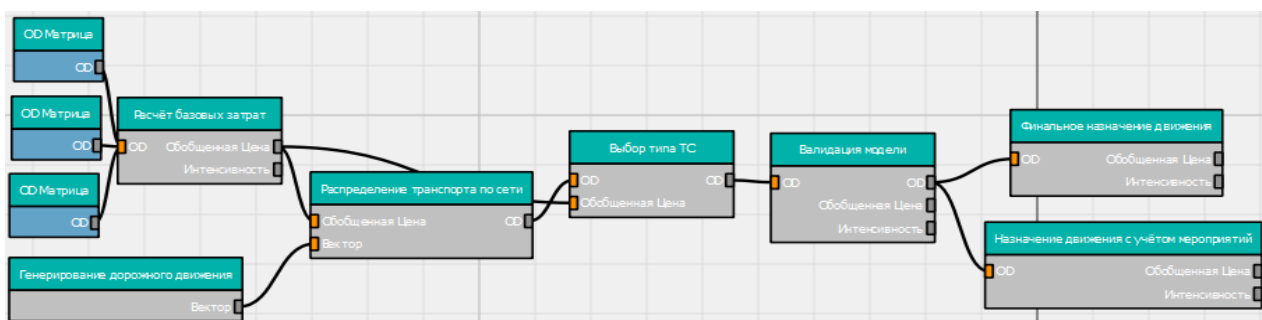
- Модель создания (генерации) транспортного движения. На этапе создания транспортного движения рассчитываются объемы движения из источника и объемы движения в цель для всех транспортных районов, детализированные по слоям спроса. Результатами расчета являются итоговые строки и столбцы матриц корреспонденций.

- Модель распределения транспортного движения по районам. На этапе распределения транспортного движения по районам рассчитываются объемы транспортного потока между всеми транспортными районами, детализированные по слоям спроса, но без детализации по видам транспорта. Результатами расчета являются элементы матриц корреспонденций.

- Модель выбора транспорта. На этапе выбора транспорта рассчитываются матрицы корреспонденций, каждая из которых соответствует поездкам с использованием определенного вида транспорта.

- Модель перераспределения (выбора пути). Расчет перераспределения, дифференцированный по видам транспорта, позволяет получить модельные значения интенсивности транспортных потоков. Этап перераспределения является завершающим в цикле расчёта спроса.

После построения макроуровневой модели достаточной надёжности была произведена интеграция полученных матриц корреспонденций в микроуровневую модель, для выявления транспортных проблем на каждом рассматриваемом узле.



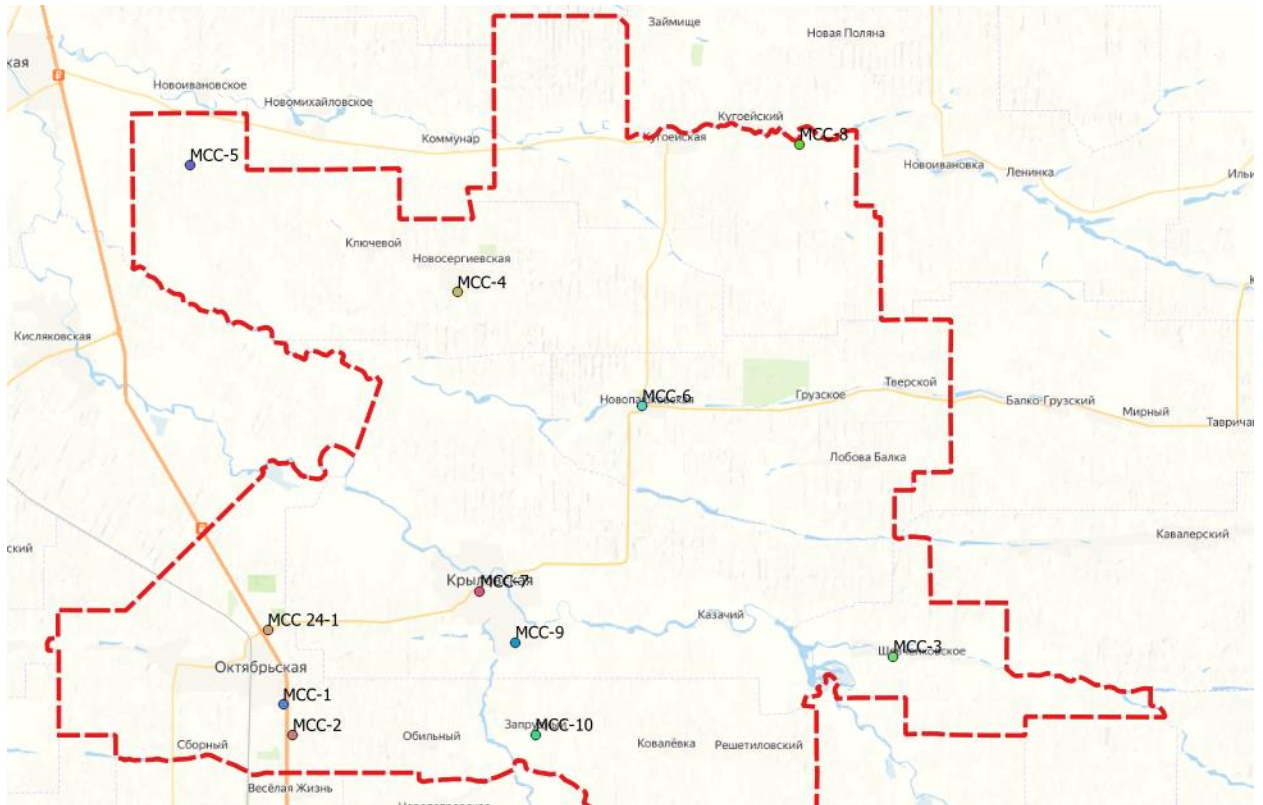
В качестве исходных данных для моделирования в программный комплекс была оцифрована следующая информация:

- геометрические характеристики автомобильных дорог;
- существующая организация дорожного движения;
- интенсивность движения индивидуального и грузового транспорта;
- циклы светофорного регулирования.

В результате получен граф транспортной сети, представляющий собой набор пространственно-ориентированных элементов, включающих отрезки, узлы и остановки общественного транспорта. Отрезки классифицированы в модели по эксплуатационным признакам на 5 различных типов, отличающихся друг от друга свойственной скоростью движения и расстояниями видимости, влияющими на поведение водителей. Обследование существующей организации дорожного движения позволило настроить приоритеты проезда пересечений и примыканий, уточнить расположение пешеходных переходов, ввести дополнительные ограничения в местах применения запрещающих дорожных знаков, направляющих устройств и искусственных неровностей.

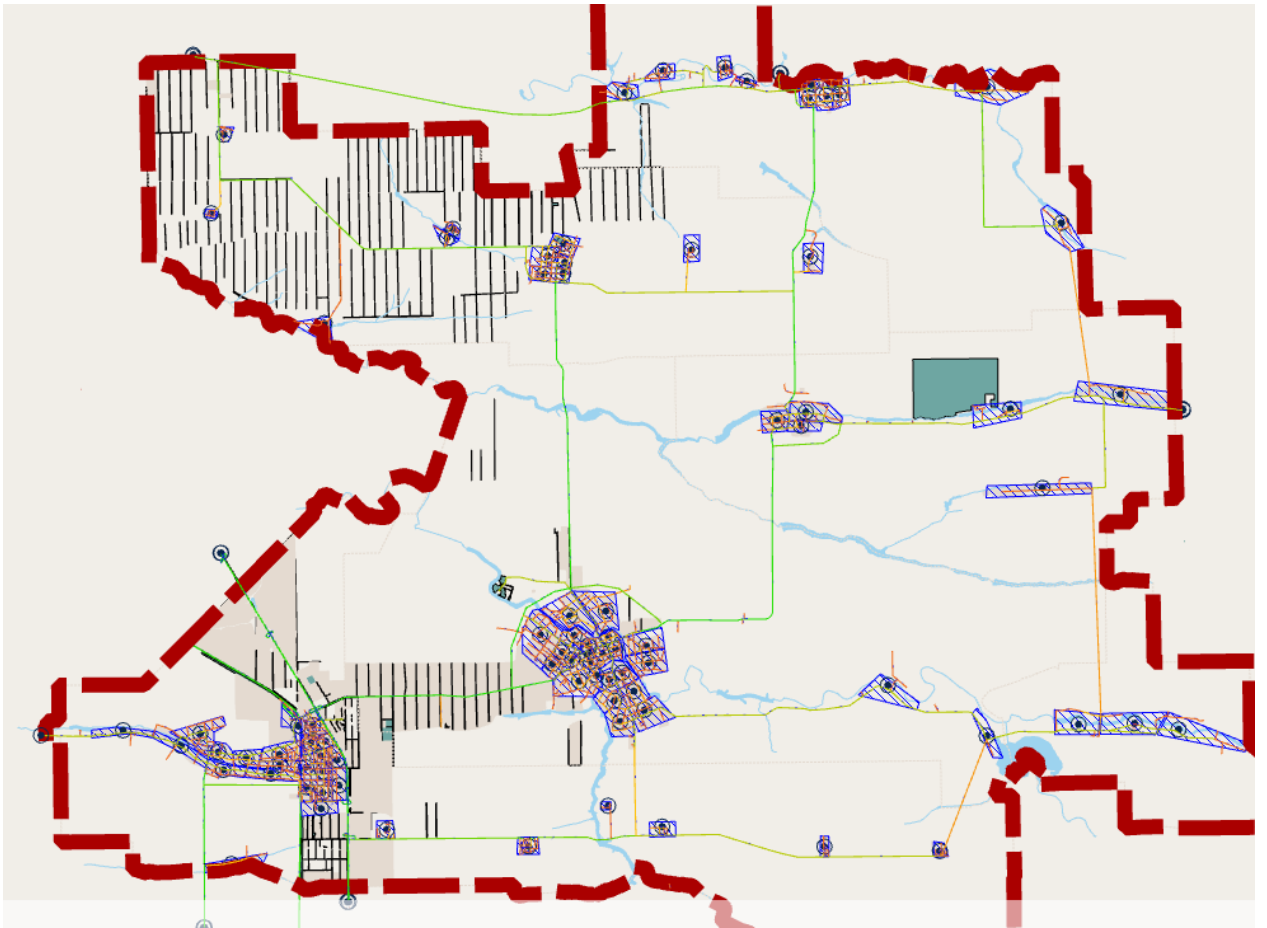


Интенсивность движения получена в результате проведения соответствующих замеров, проведённых в местах, согласованных с Заказчиком.



Полученная информация за расчётный час введена в программный комплекс для возможности валидации полученного транспортного движения.

После настройки сети была произведена настройка транспортного спроса. Для этого в сеть добавлены места притяжения – центры генерации/притяжения транспортного спроса.



В центроиды внесены социальные характеристики для расчётов генерации/привлечения транспортного спроса. К дорожной сети центроиды подключены специальными коннекторами, отвечающими за транспортную доступность.

Массив Данных Генерации/Привлечения: 222533: Generation Atts

Данные Земельпользования

Область Генерации/Привлечения: 222530: Generation Parameters

Атрибуты Внешние Данные Доступность Автомобиля

Атрибуты	Значение
01 Population	909
02-1 Industrial WorkPlaces	31
02-2 Unindustrial WorkPlaces	169
03-1 Kindergarten	167
03-2 School	720
03-3 College	0

Центроид: 1553947998 (Слой: Центроиды) (f26f645b-e205-4b66-9a2b-681251c0a11b)

Название: Внешний Идентификатор:

Соединения

Динамические Симуляторы

Однотипные Проценты для Всех Использовать Лучший Вход

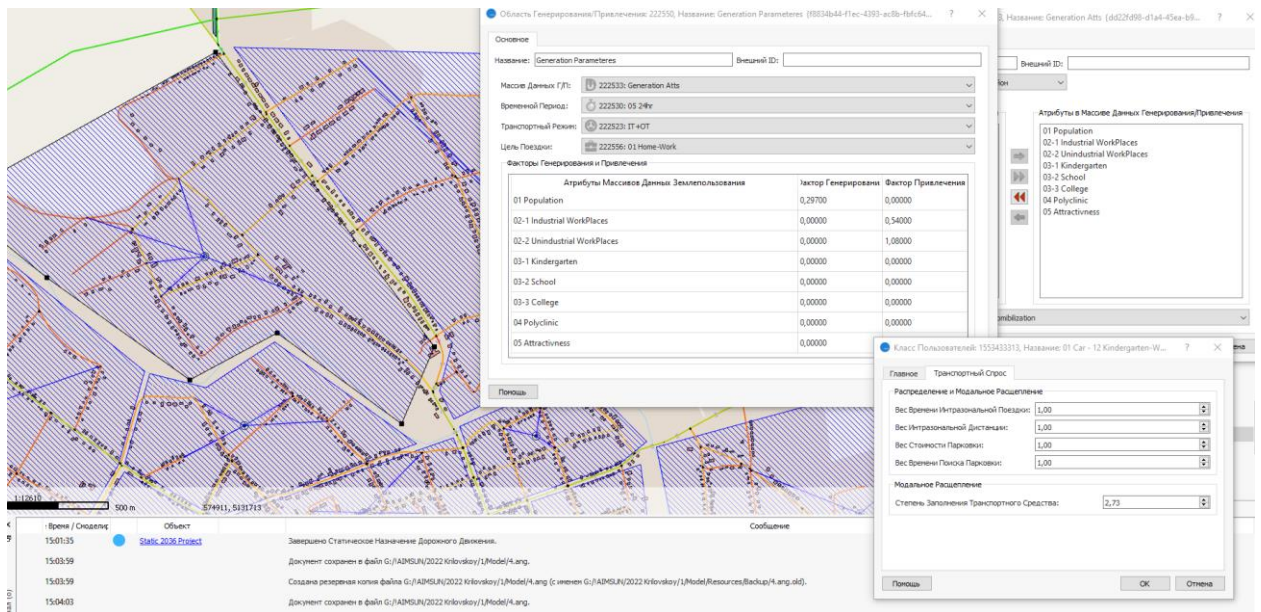
Использовать Проценты Пункта Отправления Использовать Проценты Пункта Назначения

Тип	Объект	Идентификатор	Процент (Динамические Симуляторы)	Класс Транспортного Средства (Динамические симуляторы)	VDF (Статическая)
Привлекает из	Узел	1553936627 (2333275622)	14,29	Любой	144: Connector 50
Генерирует к	Узел	1553936627 (2333275622)	14,29	Любой	144: Connector 50
Привлекает из	Узел	1553936743 (2337499872)	14,29	Любой	144: Connector 50
Генерирует к	Узел	1553936743 (2337499872)	14,29	Любой	144: Connector 50
Привлекает из	Узел	1553936726 (2337499859)	14,29	Любой	144: Connector 50

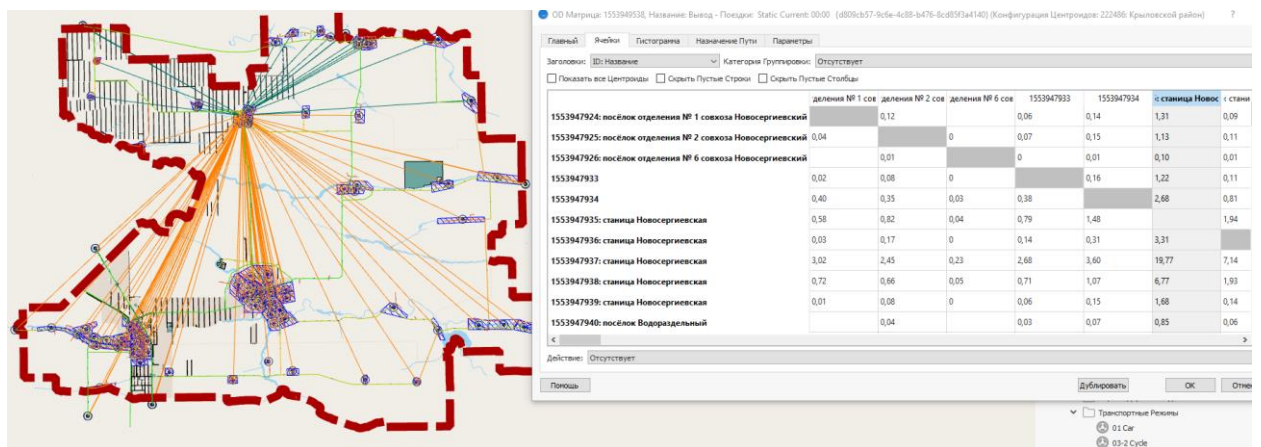
Новый Удалить

Показать Временные Ряды и Атрибуты Соединения

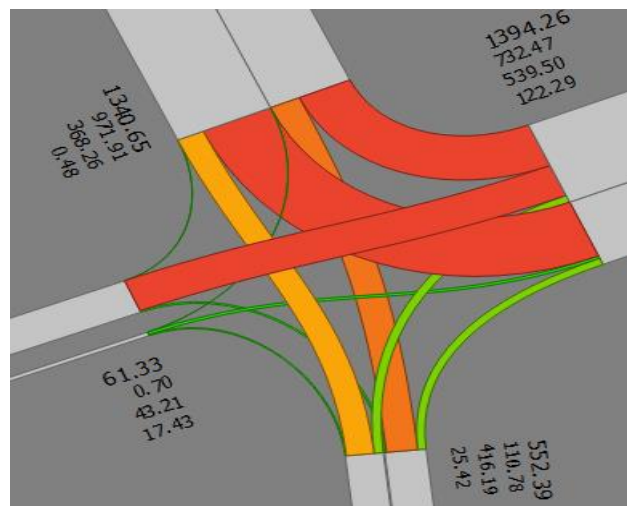
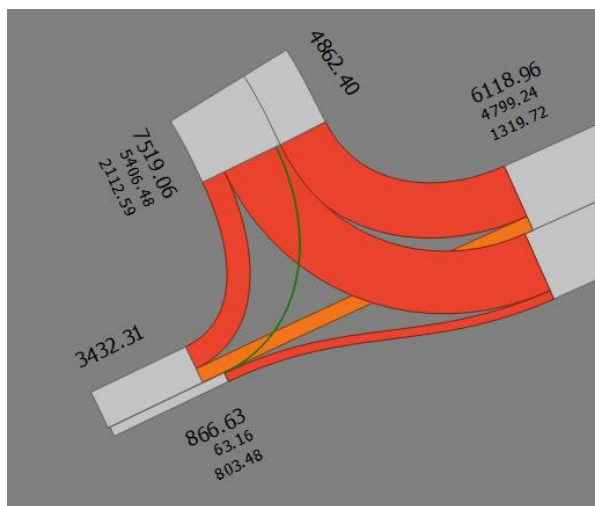
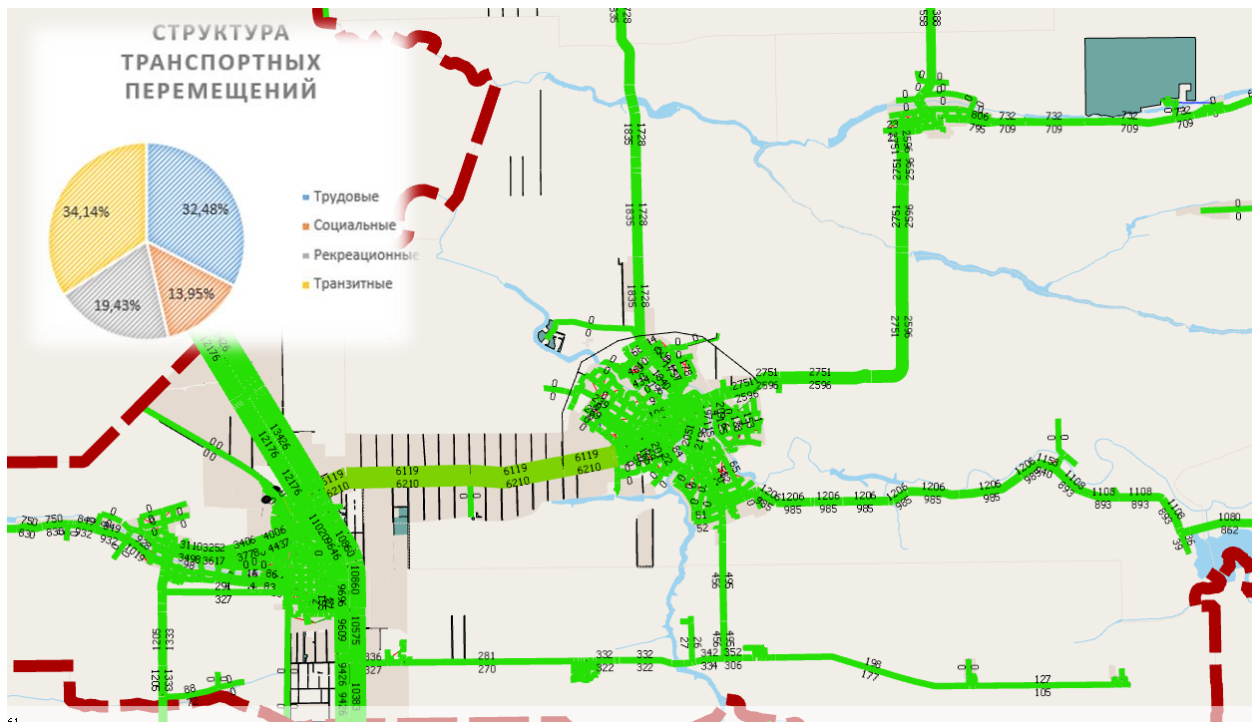
Дополнительно произведены настройки факторов привлечения, среднее количество пассажиров при различных поездках, настройки транспортных средств и прочее.



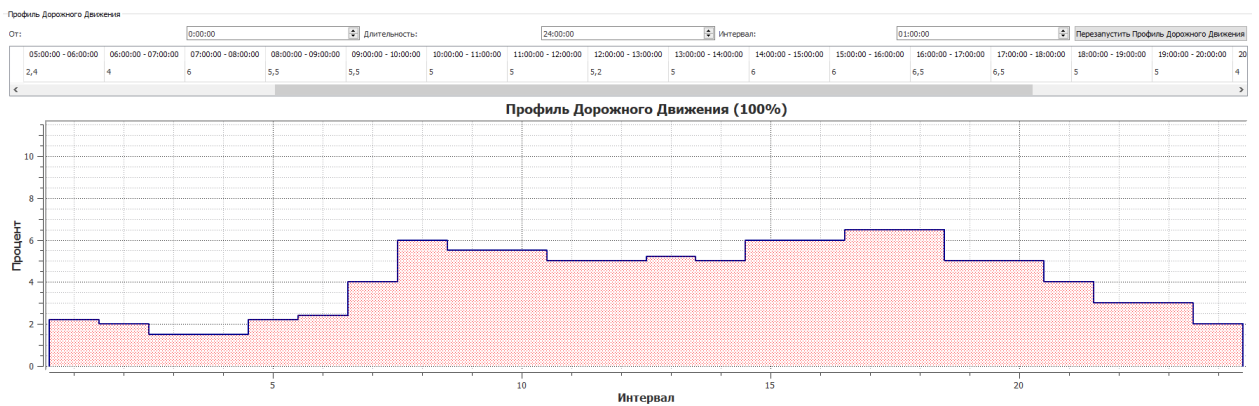
Благодаря введённым данным по интенсивностям дорожного движения, используя методы четырёхшагового моделирования сформирована базовая матрица перемещений из каждого в каждый центроиды.



Перераспределение транспорта по дорожной сети на основании матриц перемещений и матриц базовых затрат позволяет получить множество путей следования транспорта, формирующих итоговые данные назначения дорожного движения по отрезкам и узлам улично-дорожной сети.



Для перехода на пиковые модели произведено расщепление матриц перемещений согласно профилю дорожного движения



Полученные в программном комплексе Aimsun Next данные позволяют запустить процесс микромоделирования дорожного движения для проведения оценки уровня организации дорожного движения по базовым показателям.

Для расчёта параметров эффективности организации дорожного движения были проведены дополнительные математические эксперименты в транспортной модели для расчёта времени движения в условиях свободного потока.

1.8.2. Параметры, характеризующие дорожное движение

Интенсивность дорожного движения.

Интенсивность дорожного движения определяется количеством транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги.

Для получения данных о фактической интенсивности движения произведены соответствующие транспортные исследования.

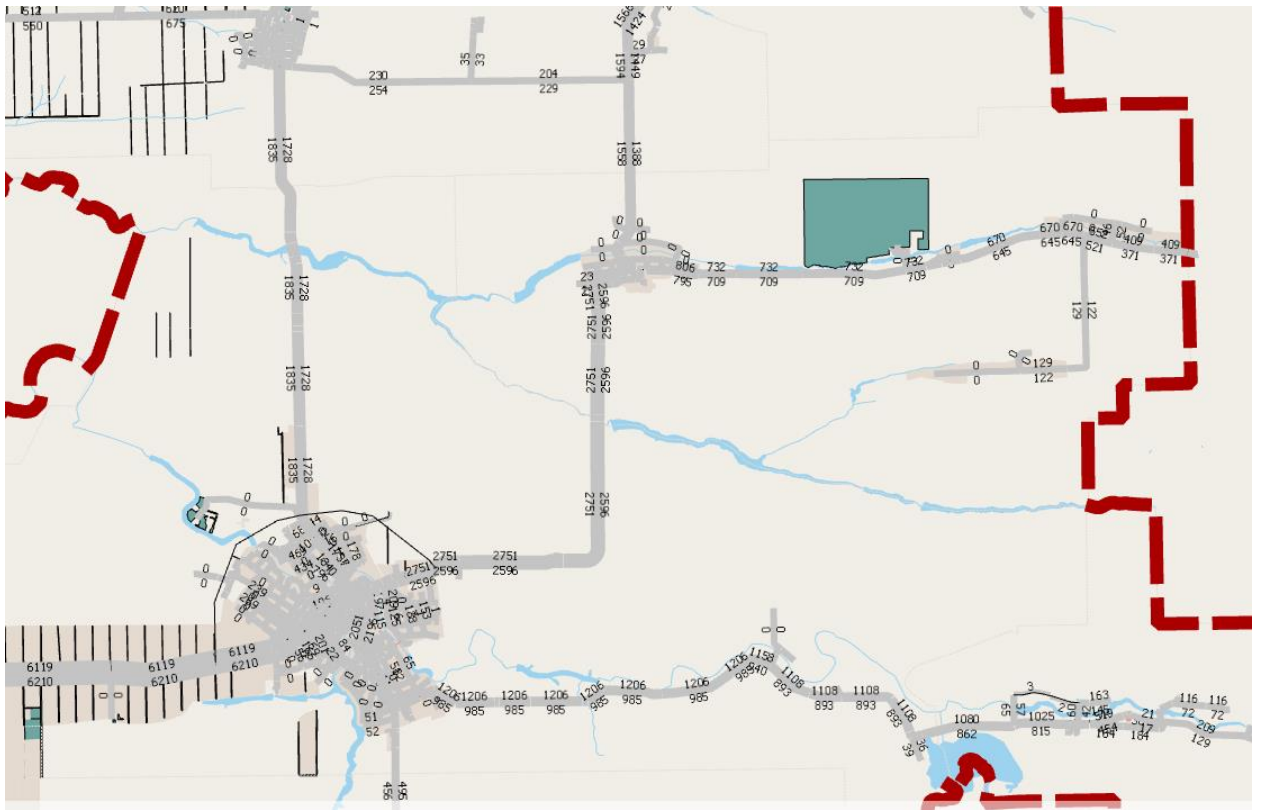
Интенсивность движения транспортных средств ($N_{\text{тр}}$) рассчитывается по формуле:

$$N_{\text{тр}} = \frac{\sum_{i=1}^n N_{\text{тp}i} k_i}{t}, \text{ где:}$$

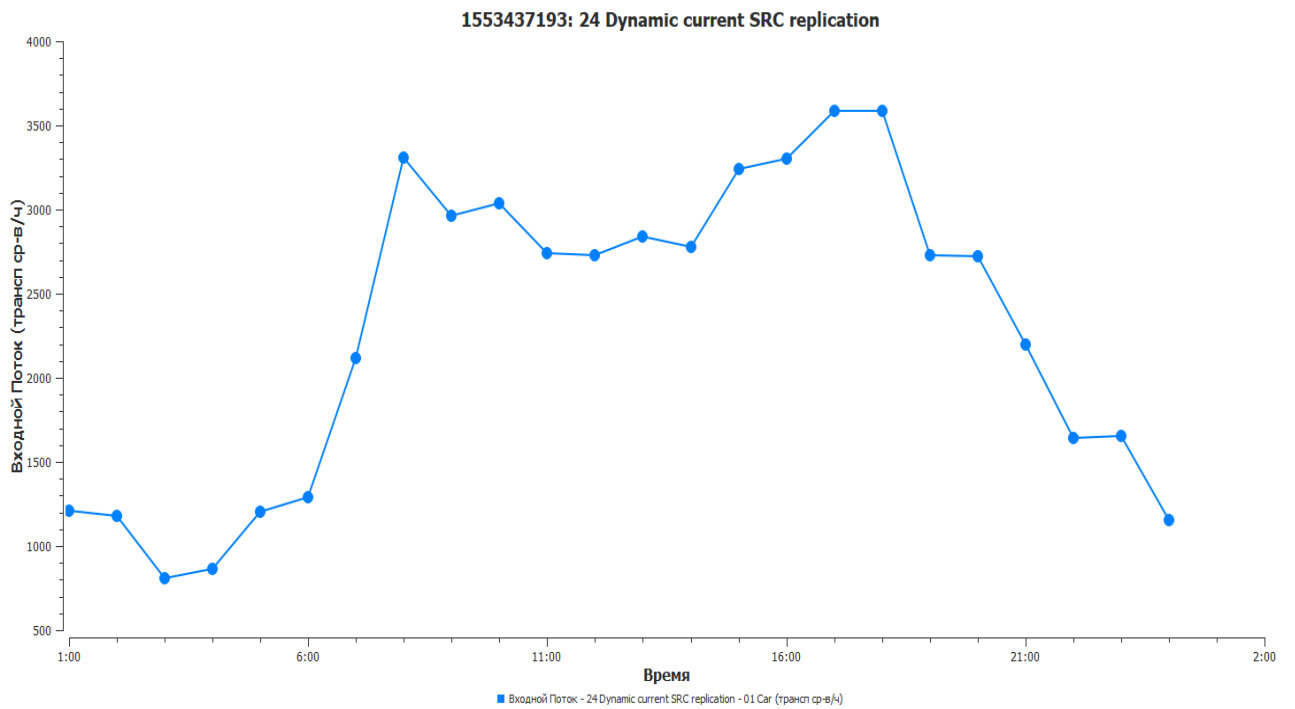
$N_{\text{тp}i}$ - количество транспортных средств i -й расчетной категории, прошедших через сечение участка дороги в одном направлении за время наблюдения;

k_i - коэффициент приведения транспортного средства i -й расчетной категории к легковому автомобилю;

t - продолжительность наблюдения за участком дороги, час.



Средняя интенсивность движения по сети составляет 2287,63 авт./сут.
 Распределение транспортного потока по времени представлено на графике ниже.



Средняя скорость

Оценка качества обслуживания по показателю средних скоростей движения произведена на основании таблицы ниже.

Уровень обслуживания дорожного движения	Средняя скорость движения транспортных средств, км/ч
A	не менее 55 км/ч
B	55-45 км/ч
C	45-35 км/ч
D	35-28 км/ч
E	28-20 км/ч
F	менее 20 км/ч

Средняя скорость движения транспорта по рассматриваемой территории составляет 63,21 км/час, что соответствует уровню обслуживания «А». Колебания скоростей в течение суток незначительные, что свидетельствует о незначительном влиянии задержек в движении, вызванных интенсивностью транспортного потока.



Несмотря на высокий средний показатель скоростей движения по сети, на территории Крыловского района присутствуют участки с уровнем скоростного обслуживания «Е» и «F». Это участки подходов к железнодорожным переездам в станции Октябрьская. Низкие показатели скоростного обслуживания наблюдаются как на одноуровневом переезде, так и на участке автодорожного тоннеля под железнодорожной веткой.



Рисунок 17 Картограмма уровней скоростного обслуживания на железнодорожном переезде по ул.Кубанская в ст-це Октябрьская

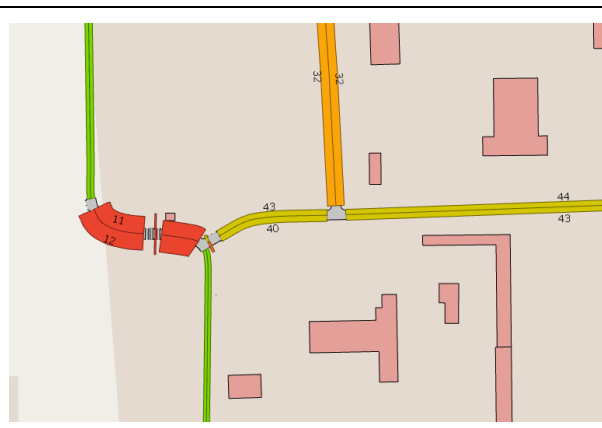


Рисунок 18 Картограмма уровней скоростного обслуживания на железнодорожном переезде по ул.Красногвардейская в ст-це Октябрьская

Участки с уровнем обслуживания «D» наблюдаются на автомобильных дорогах сельских поселений местного значения без асфальтобетонного покрытия и участках размещения искусственных дорожных неровностей.

Фрагмент картограмм уровней скоростного обслуживания представлены на рисунках ниже.

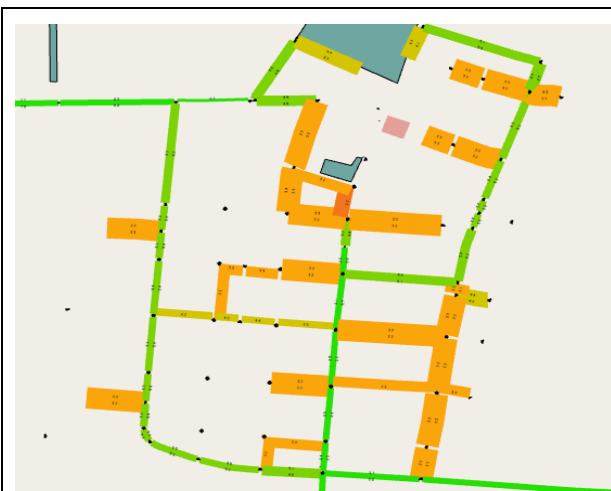


Рисунок 19 Картограмма уровней скоростного обслуживания ст.Новосергиевская

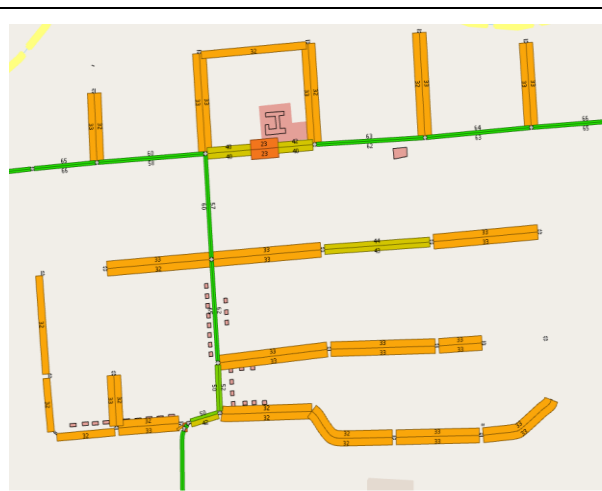


Рисунок 20 Картограмма уровней скоростного обслуживания ст.Кугоейская



Рисунок 21 Картограмма уровней скоростного обслуживания ст.Октябрьская



Рисунок 22 Картограмма уровней скоростного обслуживания ст.Новопашковская

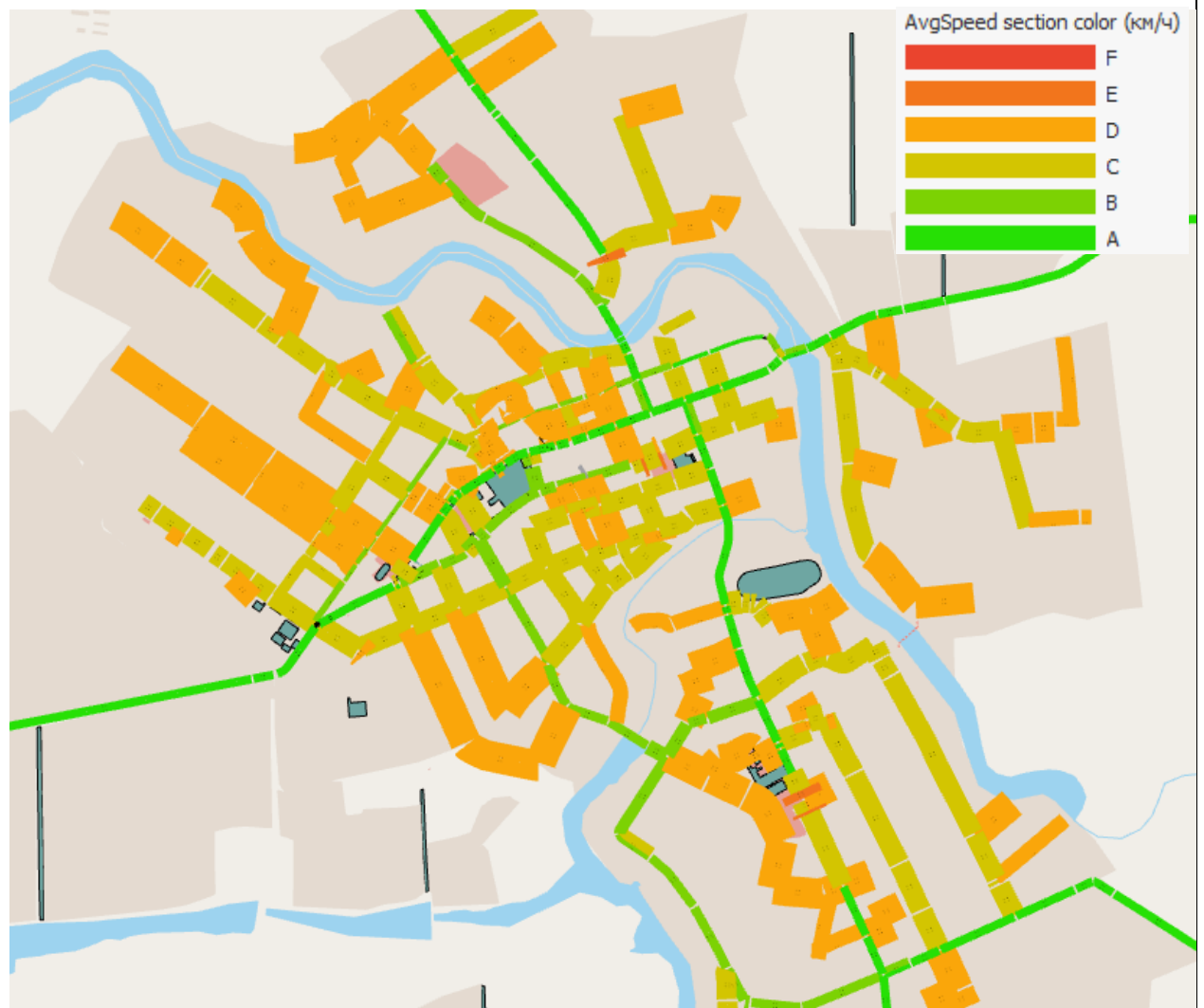
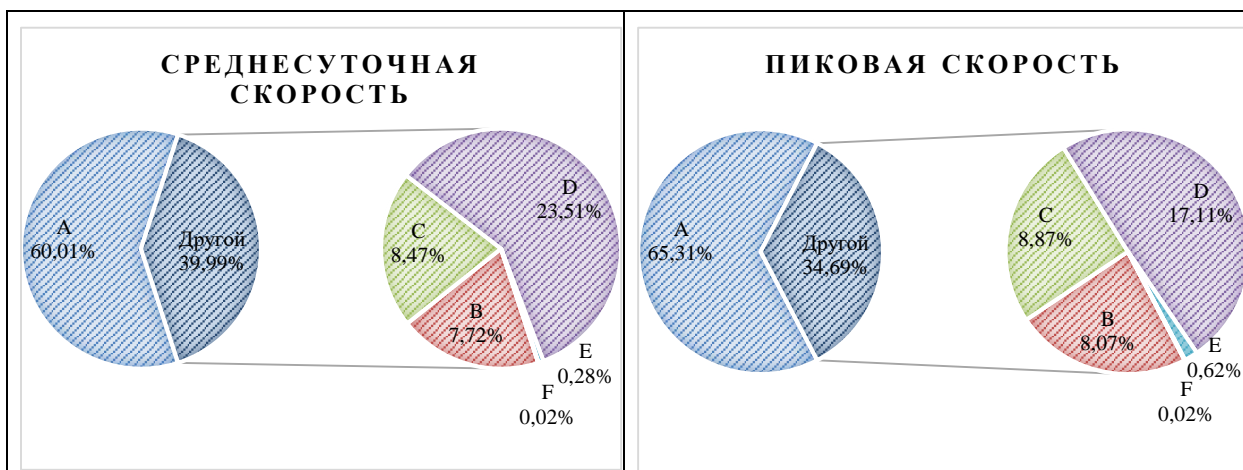


Рисунок 23 Картограмма уровней скоростного обслуживания ст.Крыловская

Участки с критическим уровнем скоростного обслуживания («E» и «F») составляют от 0,30% в среднесуточном разрезе до 0,64% в пиковом периоде от общей протяжённости дорожной сети.



Плотность движения транспортных средств

Плотность движения транспортных средств - число автомобилей на 1 км дороги. Плотность движения оценивается коэффициентом насыщения движением и связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$\rho = \frac{N_{30} * (\sum_{i=1}^{i \rightarrow 3} \sum_{j=1}^{j \rightarrow 3} p_i * p_j * l_{ij})}{V_{30} * m}, \text{ где:}$$

N_{30} – средняя интенсивность движения при загрузке дорог в максимальный час 30-го расчётного часа, авт./ч;

p_i, p_j – доля транспортных средств i -го, j -го типа в транспортном потоке;

l_{ij} – интервалы между автомобилями i -го, j -го типа, м;

V_{30} - средняя скорость движения при загрузке дорог в максимальный час 30-го расчётного часа, км/ч;

M - число полос движения в одном направлении.

Интервалы между автомобилями принимаются по таблице ниже.

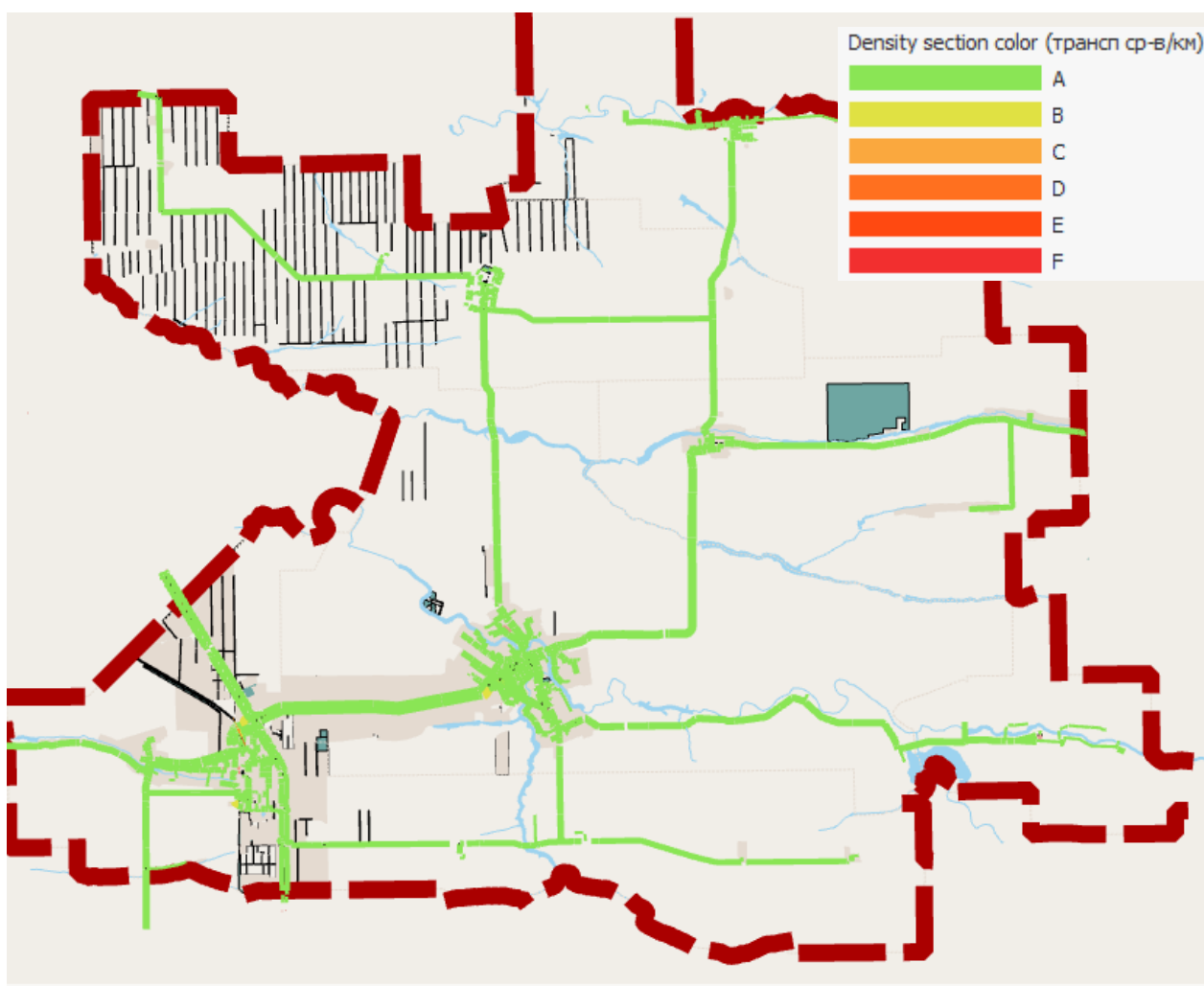
Таблица - Рекомендуемые интервалы между автомобилями

Тип задних автомобилей	Интервалы между автомобилями, м		
	легковыми	грузовыми	автопоездами
Легковые	7,3	9,3	13,2
Грузовые	9,0	9,7	14,1
Автопоезда	13,0	14,2	17,3

Плотность движения транспортных средств может служить показателем качества уровня обслуживания автомобильных дорог:

Уровень обслуживания дорожного движения	Плотность движения в расчете на одну полосу движения, прив.ед./км
A	менее 7
B	7 - 11
C	11 - 16
D	16 - 22
E	22 - 28
F	более 28

Средняя плотность движения на сети рассматриваемых дорог составляет 0,86 транспортных средств на 1 км дорог, что соответствует максимальному обслуживания «А».



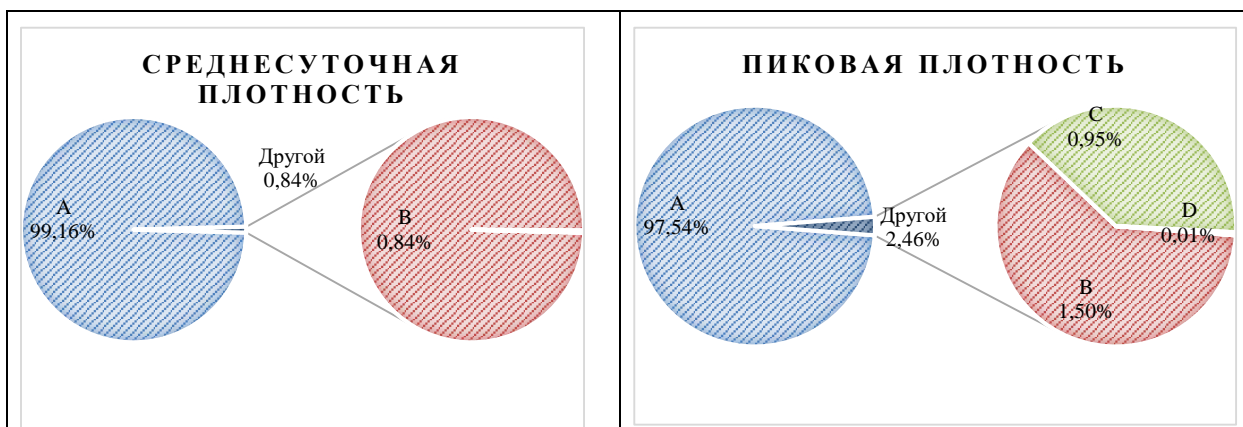
Суточные колебания плотности движения также находятся в пределах наивысшего уровня обслуживания.



Незначительное снижение показателя плотности в пиковые периоды наблюдается на железнодорожном переезде в ст. Октябрьская.



Участки с критическим уровнем плотности движения («Е» и ниже) на дорожной сети отсутствуют.



1.8.3. Параметры эффективности организации дорожного движения

Средняя задержка транспортных средств в движении

Средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги характеризует потерю времени участниками дорожного движения и рассчитывается по формуле:

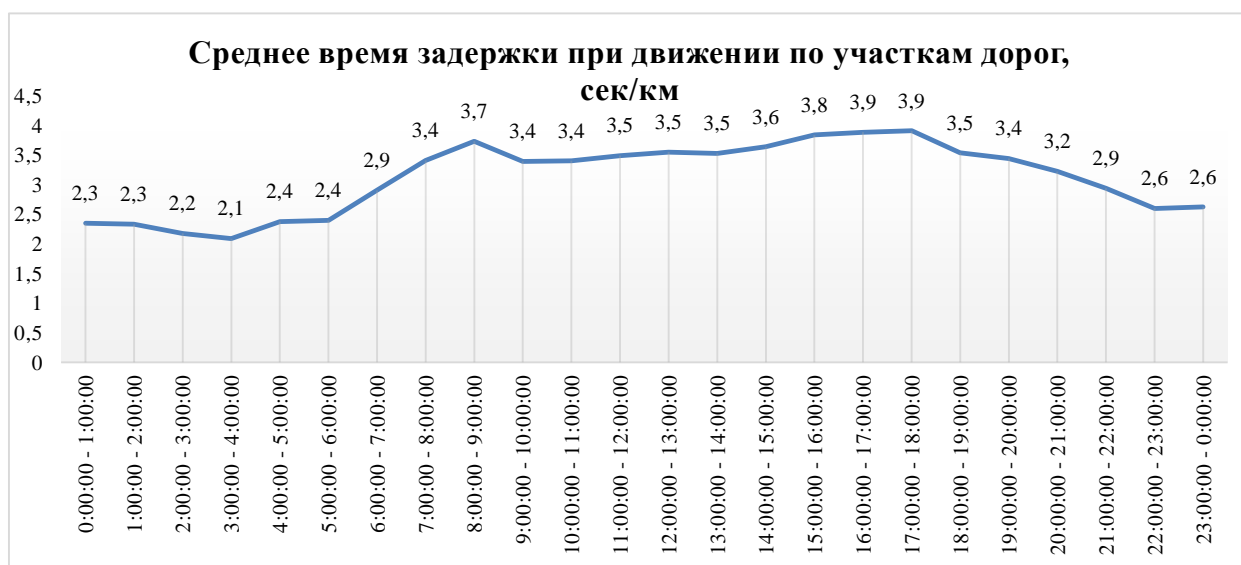
$$\tau_i = \frac{T - T_0}{l}, \text{ где:}$$

T – среднее время движения транспортных средств по участку в реальных условиях, сек;

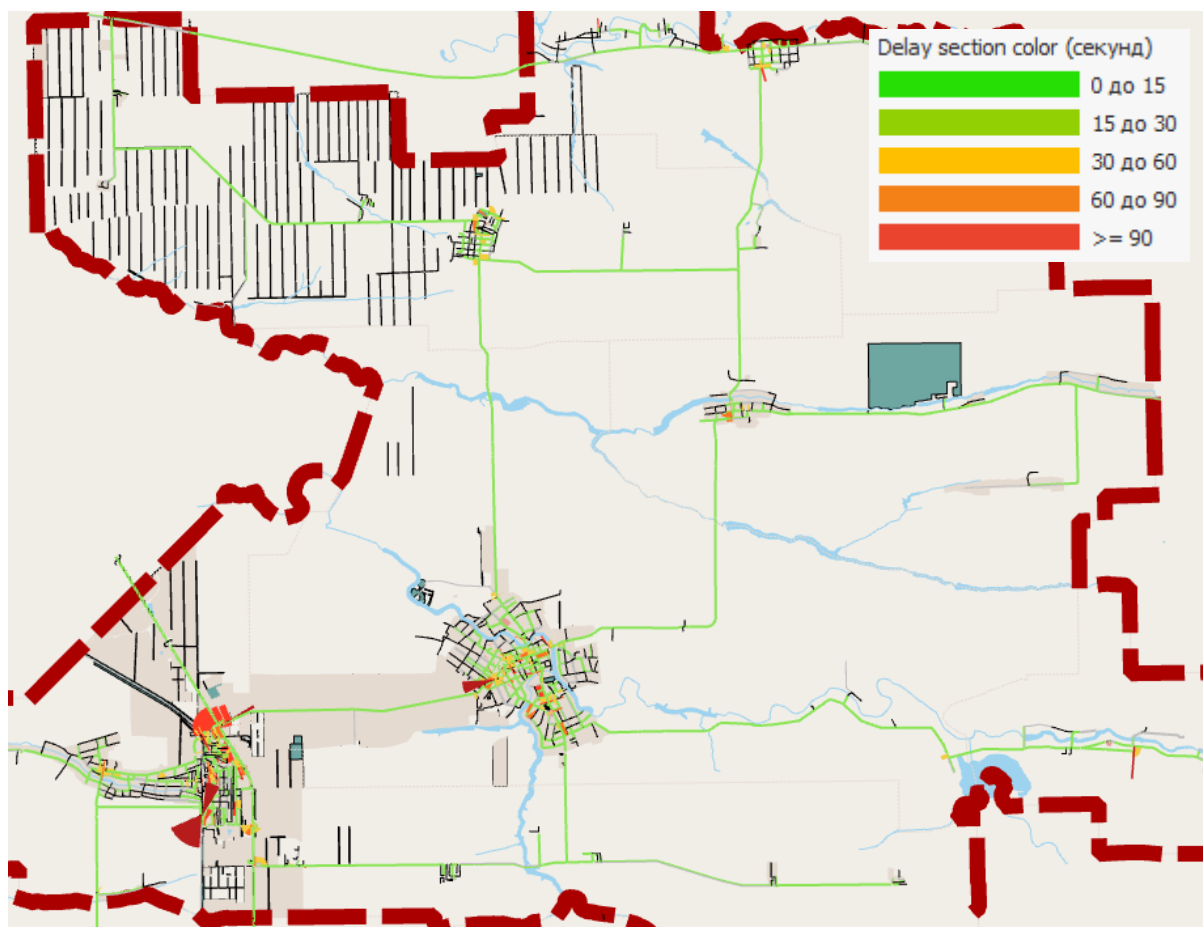
T_0 – время движения транспортных средств в свободных условиях;

l – длина рассматриваемого участка, км.

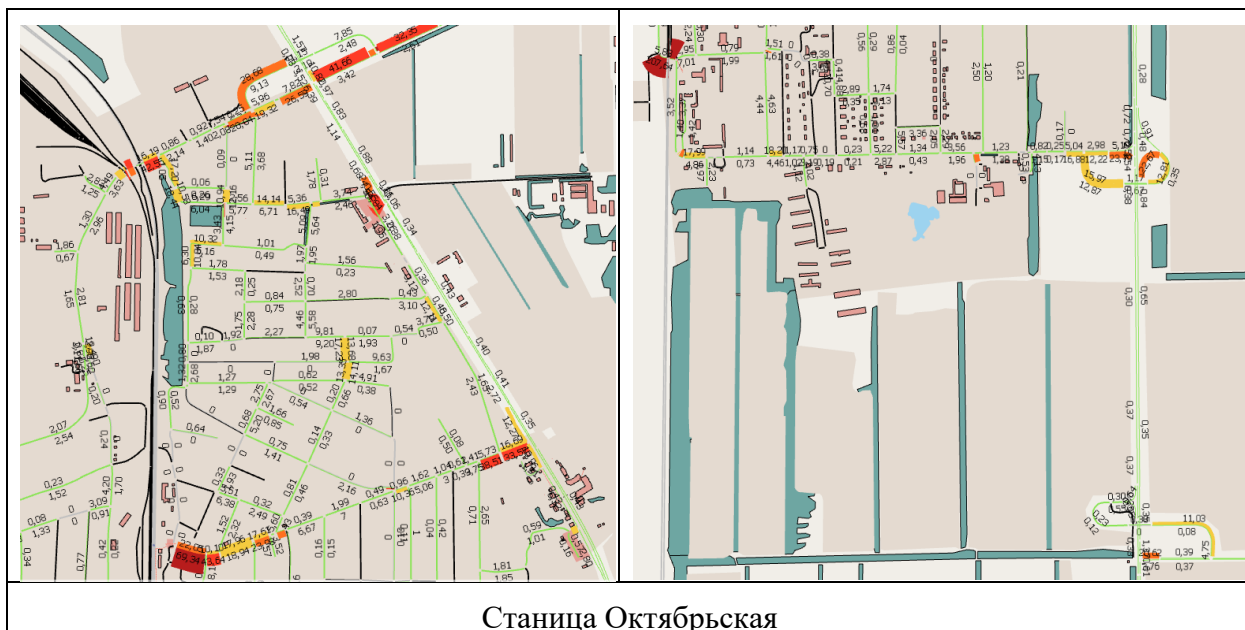
Среднесуточная задержка по сети дорог составляет 3,11 сек/км. В пиковый период это значение увеличивается до 3,9 сек/км.

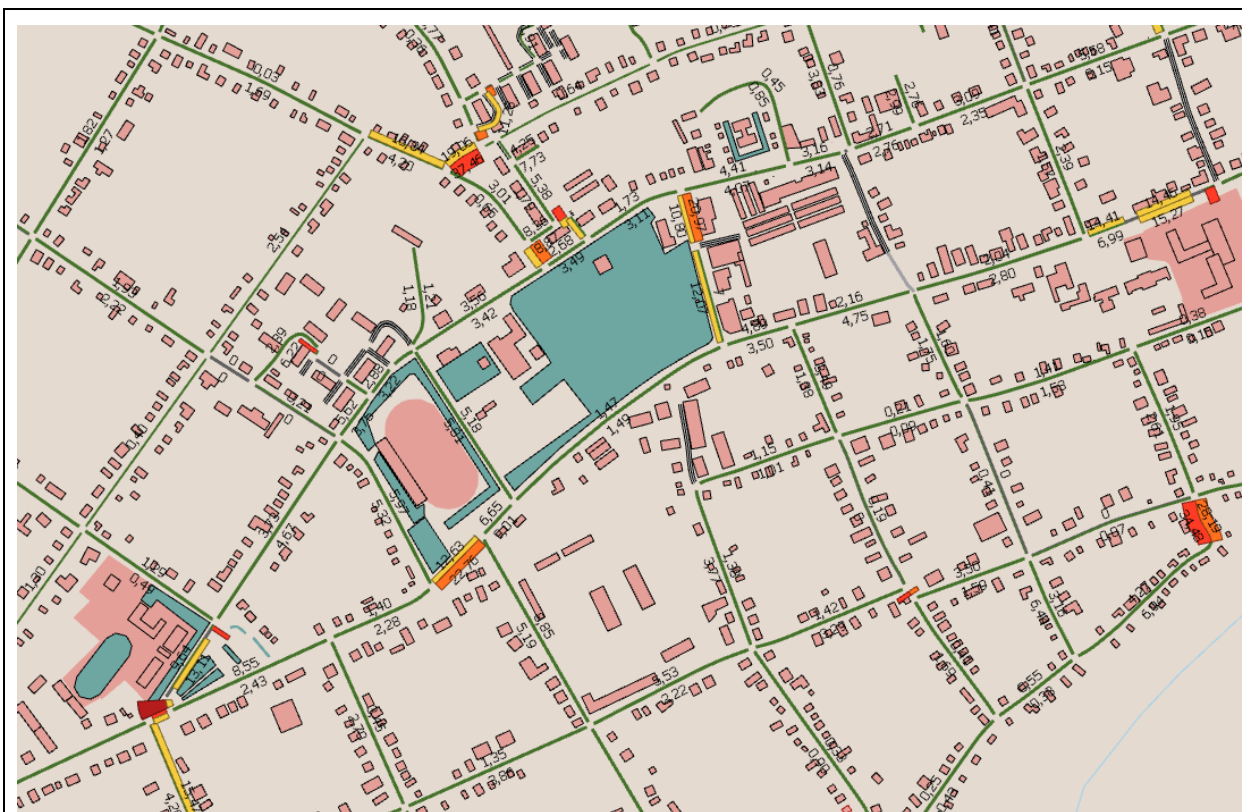


Участки дорог, на которых возникают транспортные задержки, расположены преимущественно на территории станций Октябрьская и Крыловская.



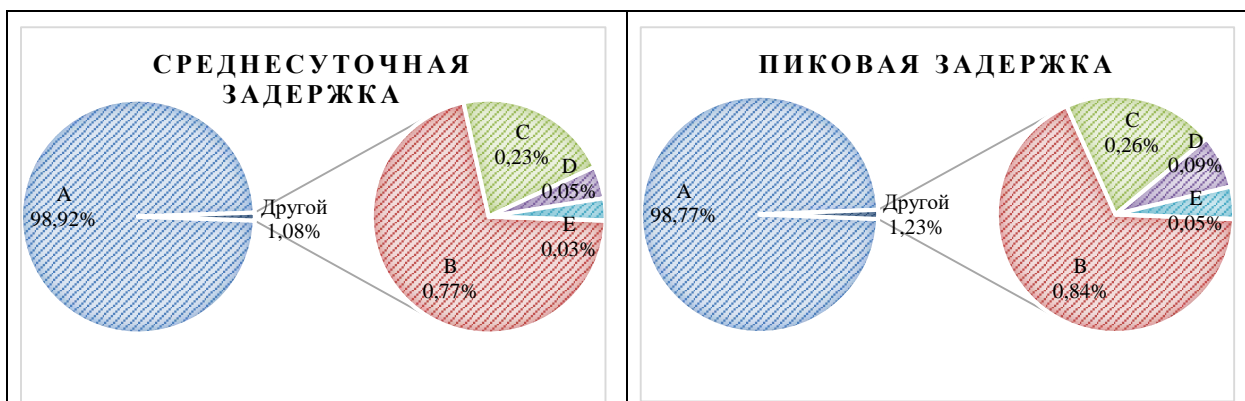
На территории Октябрьского сельского поселения местами транспортных задержек являются железнодорожные переезды и пересечения с федеральной автомобильной дорогой. В станции Крыловской задержки наблюдаются вблизи образовательных учреждений и на улице Орджоникидзе:





Станица Крыловская

В среднесуточном разрезе средние задержки (уровни шкалы «D» и «E») наблюдаются на 0,08% дорожной сети. В пиковый час протяжённость таких участков увеличивается до 0,14%.



Временной индекс

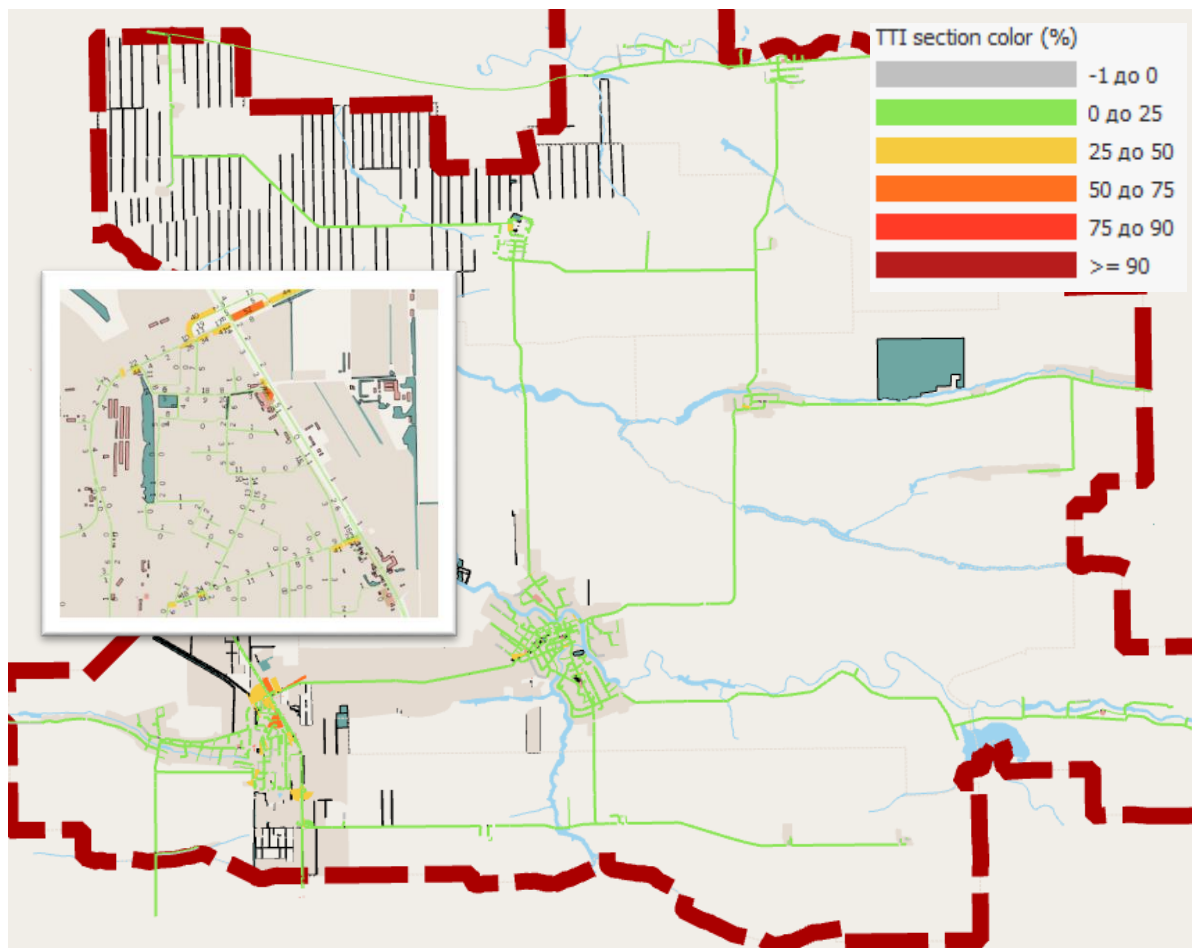
Временной индекс (Travel Time Index - TTI) – это отношение времени, затрачиваемого на прохождение участка в условиях часа пик к времени в пути в условиях свободного потока.

$$TTI = \frac{T_{PP}}{T_{FF}}, \text{ где}$$

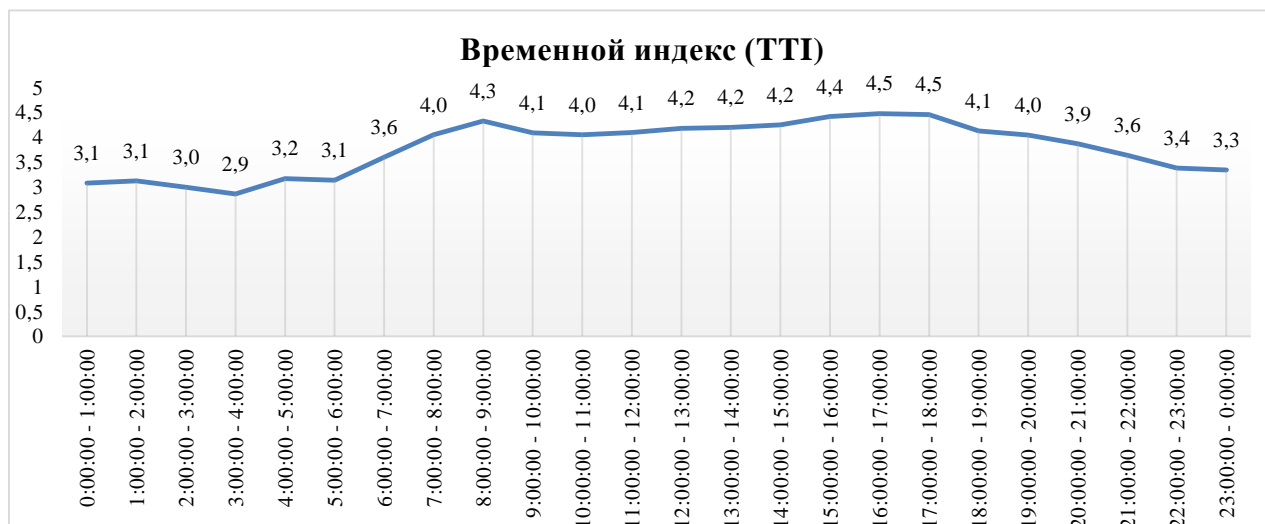
TRP – временные задержки при движении по участку дороги, минут;

TFF - время, затрачиваемое на прохождение участка в условиях свободного потока, минут.

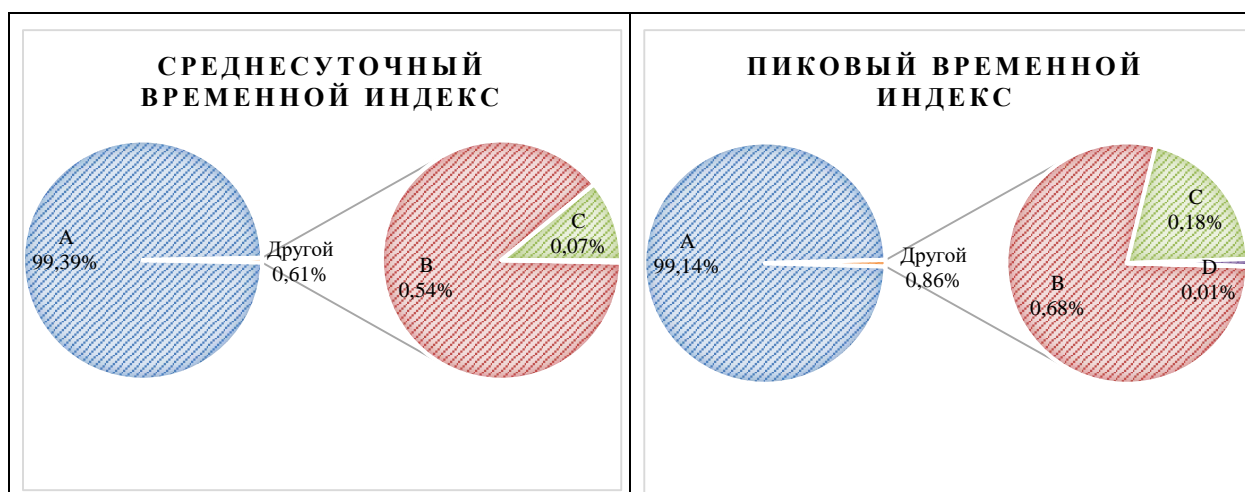
Среднесуточные показатели временного индекса высоки. К пороговым значениям подходят отдельные участки ст-цы Октябрьской.



Влияние часа пик на временной индекс незначительно. В течение суток наблюдаются колебания от 2,9% до 4,5%.



В среднесуточном разрезе участки со средним уровнем временного индекса составляют 0,07% от протяжённости дорожной сети. В пиковом разрезе это значение возрастает до 0,19%.



Уровень обслуживания дорожного движения

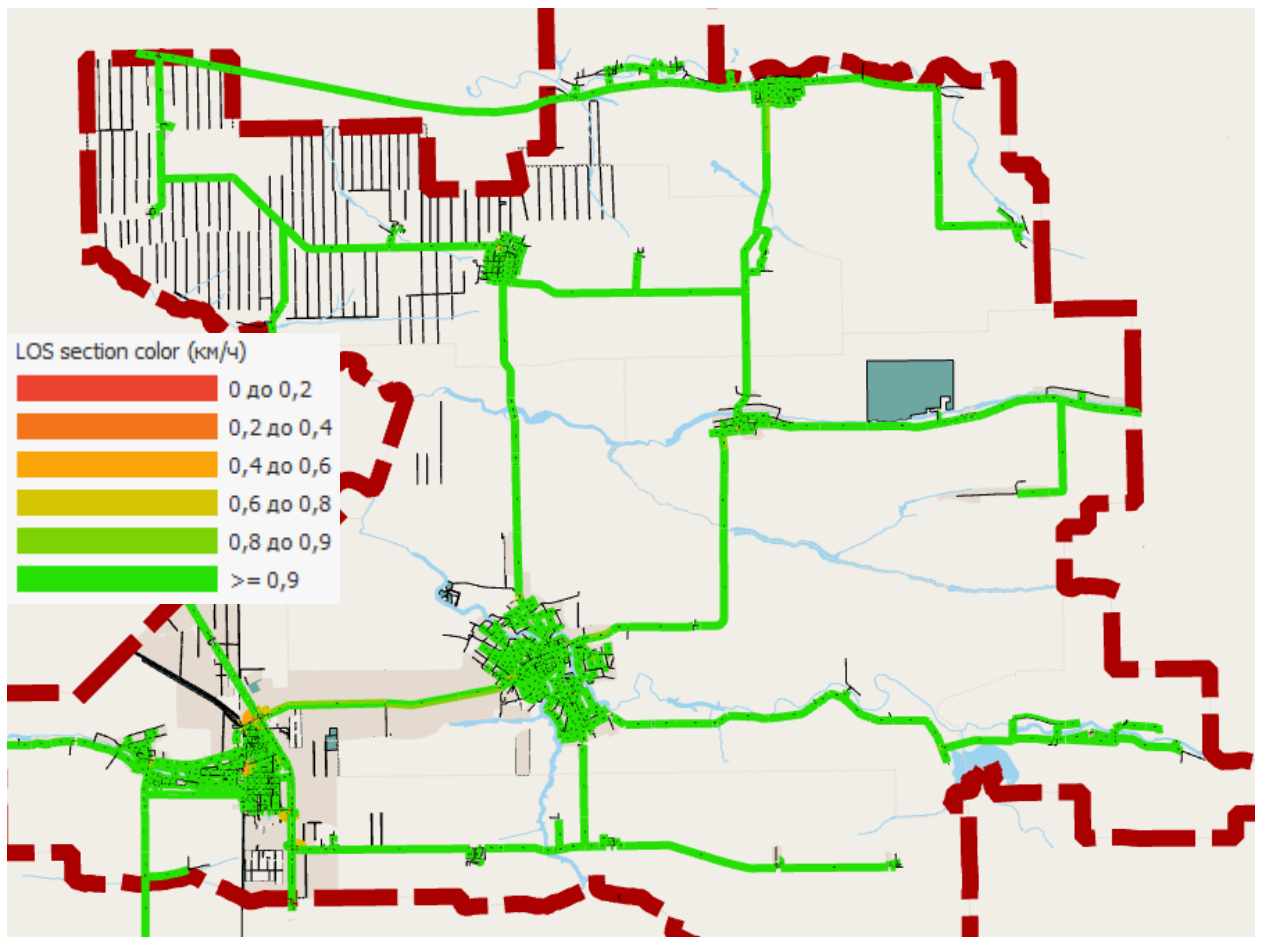
Уровень обслуживания (Level Of Service - LOS) оценивается показателем отношения скорости сообщения на участке дороги к его скорости движения в свободных условиях. Уровень обслуживания рассчитывается как

$$LOS = \frac{S_T}{S_0}, \quad \text{где}$$

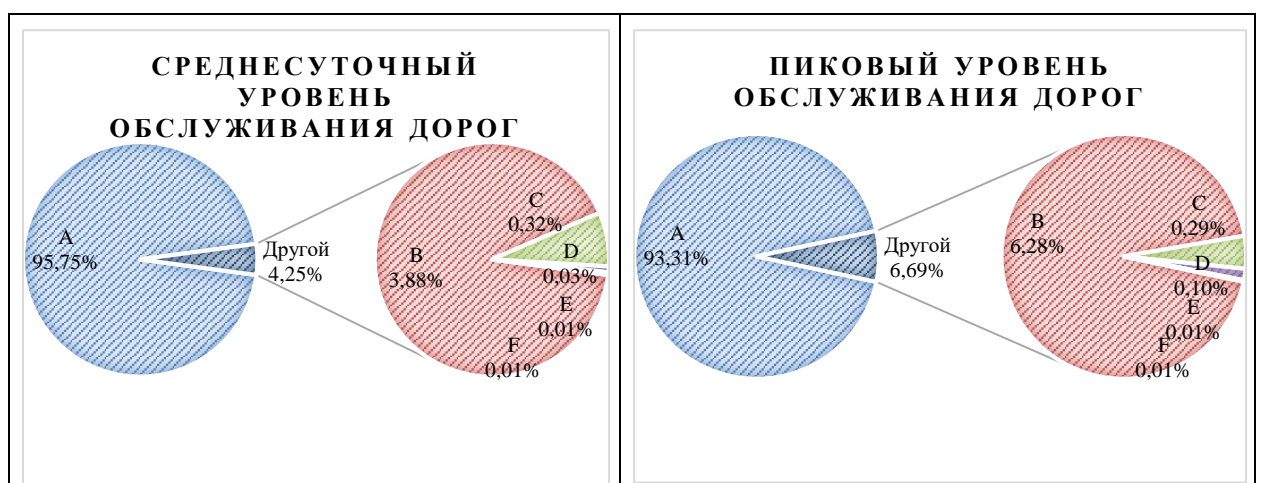
S_T - скорость сообщения в интересующий период времени, км/ч;

S_0 - скорость сообщения в период, когда наблюдаются свободные условия движения, км/ч.

Фрагмент визуализации уровня обслуживания дорожного движения представлен на рисунке ниже:



Уровень обслуживания дорожного движения Крыловского района находится на высоком уровне. Он подвержен незначительным колебаниям в часы пик, что свидетельствует о высоком качестве транспортного обслуживания населения.



Показатель перегруженности дорог

Уровень (коэффициент) загрузки движением - отношение фактической интенсивности движения по автомобильной дороге, приведенной к легкому автомобилю, к пропускной способности за заданный промежуток времени.

Коэффициент загрузки определяется отношением интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги. С учётом рекомендаций ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог», в расчётах применяется максимальная часовая интенсивность 30-го расчётного часа:

$$Z = K_T * \frac{N_{\text{ичи}} * \sum_{i=1}^{j \rightarrow b} Z_i * N \left(\frac{\sum_{i=1}^{i \rightarrow b} \left(\frac{N_x * Z_b}{\sum_{i=1}^{i \rightarrow b} (N_x * Z_i)} \right) \right) * K_{\text{н(мах)}} * K_{\text{г(мах)}} * 365 * 1,25}{\left(\sum_{i=1}^{i \rightarrow b} \left(\frac{N_{\text{лч}} * Z_b}{\sum_{i=1}^{i \rightarrow b} (N_{\text{ичи}} * Z_i)} \right) \right) * K_{\text{н(ичи)}} * K_{\text{г(ичи)}} * P}, \text{ где:}$$

K_T – Максимальный часовой коэффициент неравномерности

$N_{\text{ичи}}$ – Измеренная часовая интенсивность

i – номер точки подсчета,

x – номер часа с максимальным коэффициентом неравномерности

N_x – интенсивность часа неизвестного часа

b – число точек учета

Z_b – Весовой коэффициент точки подсчета

N_x – Интенсивность часа с максимальным коэффициентом неравномерности

Z_i - Весовой коэффициент i -той точки

$K_{\text{н(мах)}}$ - Коэффициент неравномерности недельный максимальный

$K_{\text{г(мах)}}$ - Коэффициент неравномерности годовой максимальный

$K_{\text{н(ичи)}}$ – Недельный коэффициент неравномерности по измеренной часовой интенсивности

$K_{\text{г(ичи)}}$ - Годовой коэффициент неравномерности по измеренной часовой интенсивности

P – Практическая пропускная способность

На основании рассчитанных данных о загрузке дорог движением произведена оценка уровня обслуживания:

Загрузка движением	Уровень обслуживания движения	Экономическая эффективность работы дороги
<0,2	A	Неэффективная
0,2-0,45	B	Малоэффективная
0,45-0,7	C	Эффективная
0,7-0,9	D	Неэффективная
0,9-1,0	E	Неэффективная
>1,0	F	Неэффективная

Уровень обслуживания А соответствует условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения. По мере увеличения загрузки число дорожно-транспортных происшествий (ДТП) несколько уменьшается, но практически все они имеют тяжелые последствия.

При уровне обслуживания В проявляется взаимодействие между автомобилями, возникают отдельные группы автомобилей, увеличивается число обгонов. При верхней границе обслуживания В число обгонов наибольшее. Максимальная скорость на горизонтальном участке составляет примерно 80% от скорости в свободных условиях, максимальная интенсивность - 50% от пропускной способности. Скорости движения быстро снижаются по мере роста интенсивности. Число ДТП увеличивается с ростом интенсивности движения.

При уровне обслуживания С происходит дальнейший рост интенсивности движения, что приводит к появлению колонн автомобилей. Максимальная интенсивность составляет 75% от пропускной способности. Число обгонов сокращается по мере приближения интенсивности к предельной для данного уровня. Максимальная скорость на горизонтальном участке составляет 70% от скорости в свободных условиях, отмечаются колебания интенсивности движения в течение часа. С ростом интенсивности движения скорости снижаются незначительно. Общее число ДТП увеличивается с ростом интенсивности движения.

При уровне обслуживания D скорость начинает уменьшаться с увеличением загрузки дороги движением, плотность движения резко возрастает. Свобода маневрирования автомобилей ограничена, водители ощущают снижение физического и психологического уровней комфорта. Даже при небольших ДТП возникают заторы, связанные с отсутствием возможности объезда мест совершения ДТП. 4.25 При уровне обслуживания D формируется колонное движение с небольшими разрывами между ними. Обгоны отсутствуют. Между проходами автомобилей в потоке преобладают интервалы меньше 2 с. Наибольшая скорость составляет 50-55% от скорости движения в свободных условиях. Скорости движения с ростом интенсивности меняются незначительно. Число

ДТП непрерывно увеличивается и начинает несколько снижаться при интенсивности движения, близкой к пропускной способности.

При уровне обслуживания E автомобильная дорога работает в режиме пропускной способности, автомобили движутся непрерывной колонной с частыми остановками; скорость в периоды их движения составляет 35-40% от скорости в свободных условиях, а при заторах равна нулю. Интенсивность меняется от нуля при возникновении "пробок" и заторов до интенсивности, равной пропускной способности. Число ДТП уменьшается по сравнению с другими уровнями загрузки, снижаются тяжесть и величина потерь от ДТП. Могут иметь место цепные ДТП с участием более пяти автомобилей.

При уровне обслуживания F наблюдается наличие участков слияния и переплетения транспортных потоков; интенсивность в "час пик" превышает пропускную способность дороги, возникают полная остановка движения транспортного потока и заторы. Наблюдаются большие очереди автомобилей перед участками заторов и полная остановка движения. Полная остановка потока автомобилей происходит, как правило, из-за возникновения ДТП, когда количество автомобилей, прибывающих к месту ДТП, значительно превышает количество автомобилей, способных проехать место ДТП. Следует отметить, что во всех указанных выше случаях остановки движения коэффициент загрузки превышает 1.

Картограмма среднесуточной загрузки дорог движением представлен на рисунке ниже.

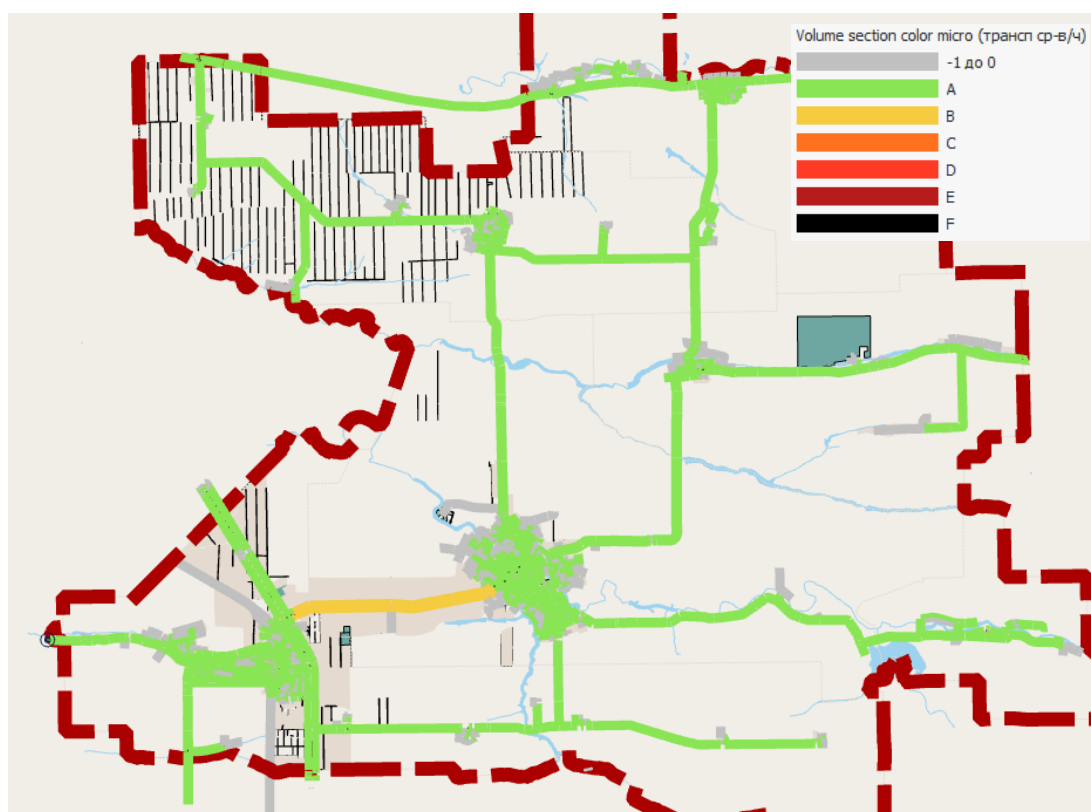
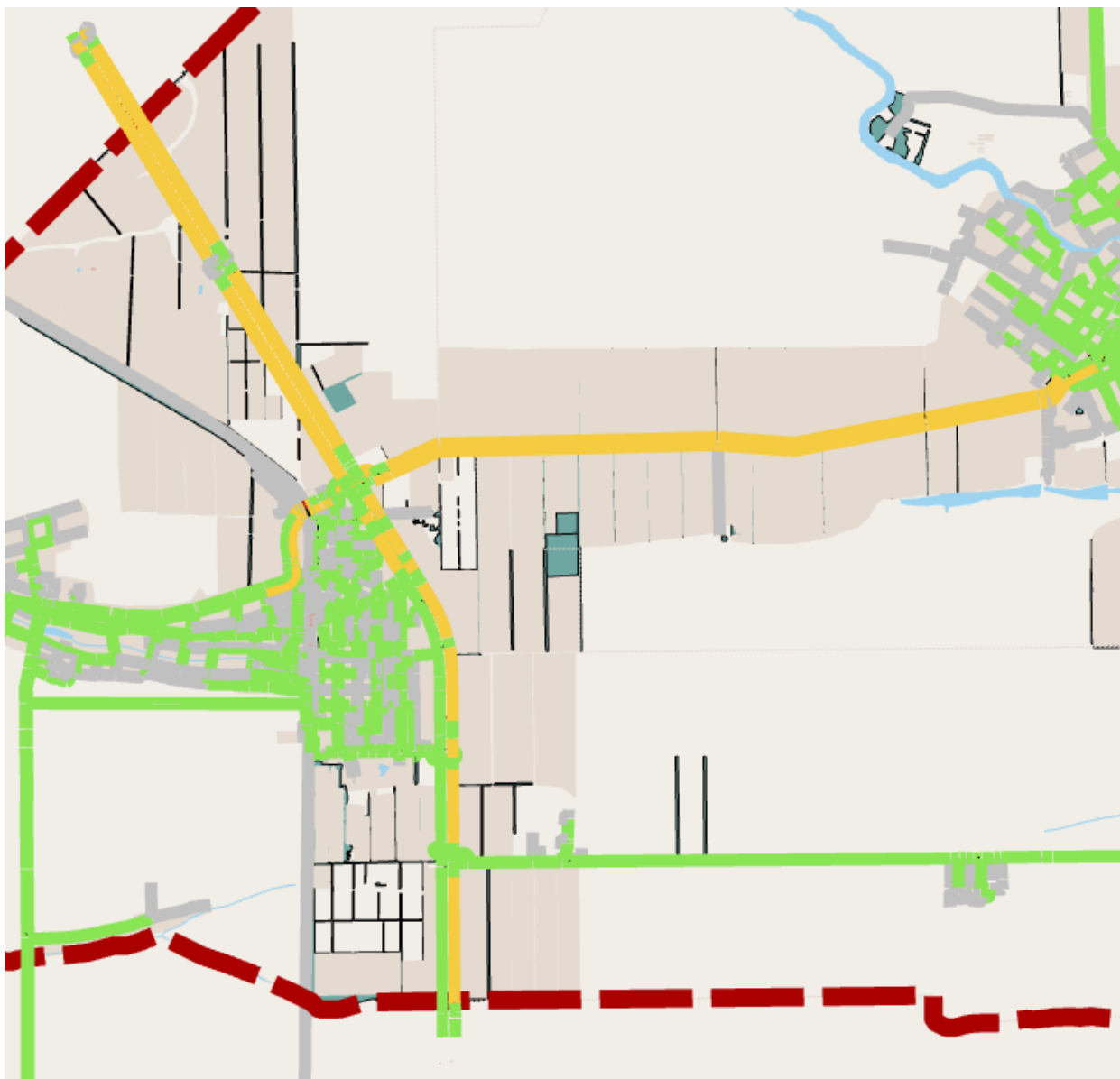
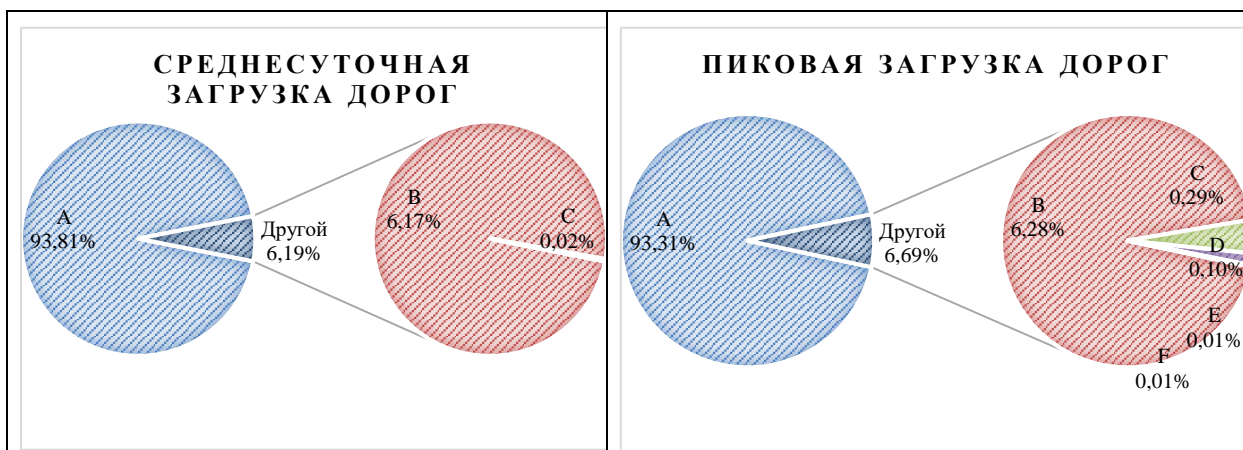


Рисунок 24 Картограмма загрузки дорог движением

Загрузка автомобильных дорог находится на уровне обслуживания «А». Исключение составляет региональная автомобильная дорога «Магистраль «Дон» - ст-ца Крыловская», где наблюдается уровень обслуживания «В». В часы пик к обозначенному участку добавляются федеральная автомобильная дорога и ул.Кубанская станицы Октябрьская.



В пиковый период наблюдаются участки с критическим значением загрузки дорог (шкала критерия «D» и «E»). Их суммарная протяжённость составляет 0,11% от общей протяжённости сети дорог. В среднесуточном разрезе такие участки отсутствуют.



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

Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с транспортными задержками произведён на основании данных о маршрутах движения общественного транспорта и средних задержках на дорожной сети.

Проанализировано 8 маршрутов регулярных перевозок на территории Крыловского района. Результаты расчётов представлены в таблице ниже.

Таблица 25 Результаты расчётов временных задержек

№ маршрута	Общая задержка в движении, сек.	Количество участков со значительными временными задержками, шт.	Средняя задержка по маршруту, сек/км
101	115,31	4	4,28
102	117,45	4	4,07
103	109,09	4	3,73
106	61,73	0	2,60
107a	120,72	1	2,57
109a	88,60	1	2,47
111	120,12	1	3,05
113	163,60	5	3,63

Наибольшая общая задержка в движении наблюдается на маршруте №113. Этот же маршрут лидирует по количеству участков со значительными временными задержками. При этом средняя задержка выше всего на маршрутах № 101 и №102.

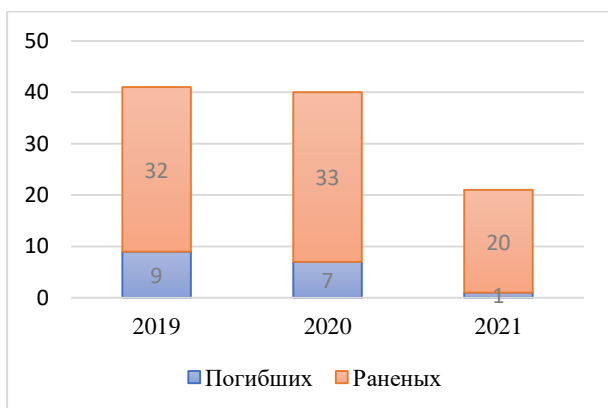
1.10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

По данным ОГИБДД ОМВД России на территории Крыловского района за 2019 – 2021 годы всего зарегистрировано 76 ДТП с пострадавшими, в том числе:

- 2019 г. – 30 ДТП с пострадавшими (погибло - 9 человек, ранено - 32 человека);
- 2020 г. – 29 ДТП с пострадавшими (погибло - 7 человек, ранено - 33 человек).
- 2021 г. – 17 ДТП с пострадавшими (погибло - 1 человек, ранено - 20 человек).

Общее количество дорожно-транспортных происшествий, как и количество пострадавших в них человек, стабильно снижается.

В подавляющем большинстве дорожно-транспортные происшествия с пострадавшими происходят на участках дорожных перегонов.



На рисунке ниже представлена картограмма ДТП.

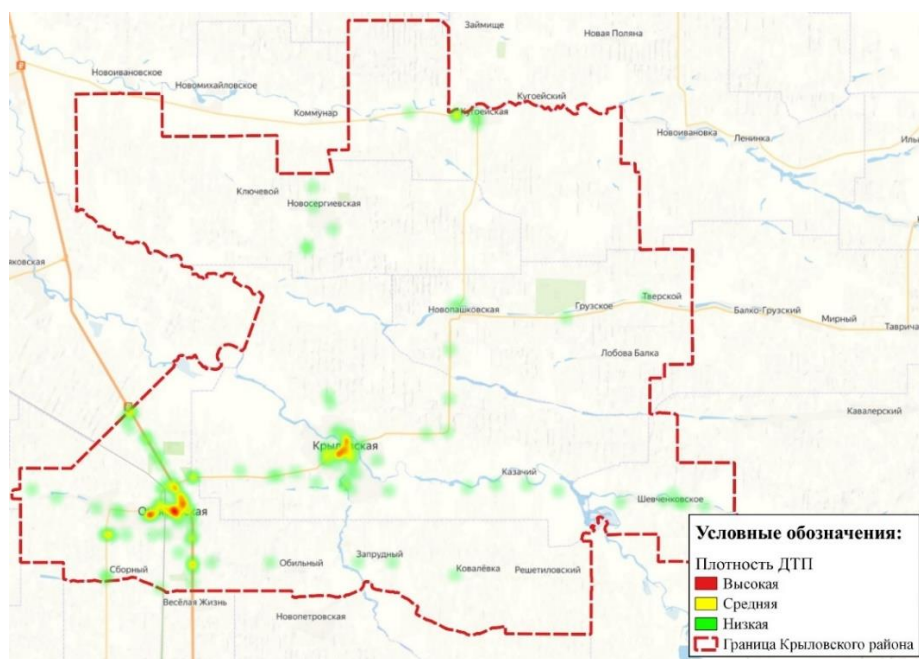


Рисунок 25 Картограмма ДТП за 2019-2021 гг.

Согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» (с последними изменениями от 31.01.2017), аварийно-опасный участок дороги (место концентрации ДТП) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

На территории Крыловского района мест концентрации ДТП не обнаружено.

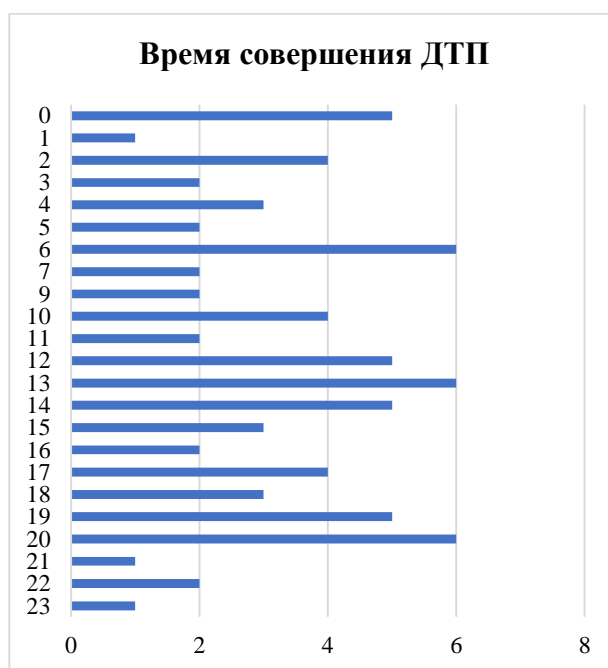
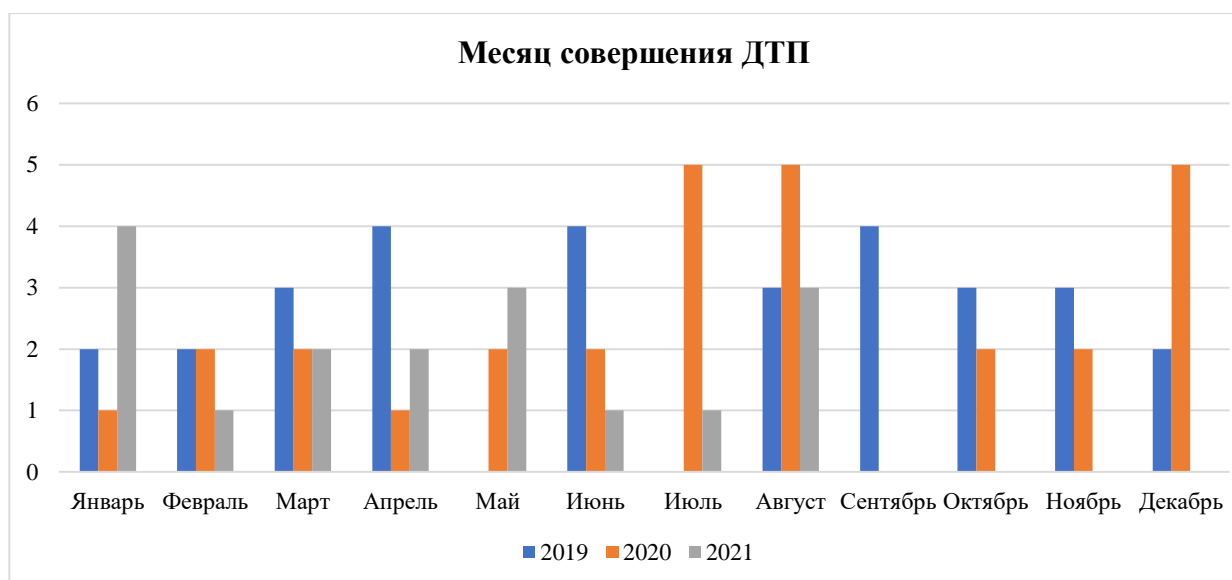
Распределение ДТП по видам представлено в таблице ниже.

Таблица 26 Распределение ДТП по видам

Вид ДТП	2019	2020	2021	Итого
Наезд на велосипедиста	1	2	1	4
Наезд на пешехода	6	4	3	13
Наезд на препятствие	7	3	0	10
Наезд на стоящее ТС	2	0	1	3
Опрокидывание	5	2	0	7
Столкновение	9	9	4	22
Съезд с дороги	0	9	8	17
ИТОГО:	30	29	17	76

Наиболее распространенными видами дорожно-транспортных происшествий являются столкновение (29% ДТП), съезд с дороги (22 % ДТП) и наезд на пешехода (17%). Прочие случаются значительно реже. Стоит отметить, что на фоне общей положительной динамики снижения количества ДТП на территории Крыловского района поселения сохраняется высокий процент происшествий, связанных со съездом транспортных средств с дороги.

Распределение ДТП за 2019 – 2021 гг.. по месяцам, дням недели и времени суток представлено на рисунках ниже.



В 2019 году наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий приходилось на апрель, июнь и сентябрь. В 2020 г. ярко выражен пик приходящийся на разгар курортного сезона (июль, август) и конец календарного года(декабрь). В 2021 году наиболее аварийными стали январь, май и август. В целом за три года наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий произошло в летние месяцы и зимой, что объясняется увеличением туристического потока и ухудшением погодных условий.

Чаще всего ДТП фиксируются в воскресенье - 26% всех происшествий. Относительно времени совершения наиболее неблагоприятными являются утренние часы (6.00), дневной межпиковый период (12.00 -14.00) и вечерние часы пик (19.00-20.00).

В таблице ниже представлены нарушения правил дорожного движения, которые непосредственно послужили причинами дорожно-транспортного происшествия в период с 2019 по 2021 год.

Таблица 27 Причины ДТП

Вид нарушения ПДД	Количество по годам		
	2019	2020	2021
Выезд на полосу встречного движения	1	1	1
Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением	-	-	1
Другие нарушения ПДД водителем	7	4	3
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	1	-	-
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	-	1	-
Нарушение требований дорожных знаков	-	1	-
Неправильный выбор дистанции	3	3	1
Несоблюдение бокового интервала	-	1	-
Несоблюдение очередности проезда	5	5	-
Несоблюдение требований ОСАГО	2	-	-
Несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом	-	1	1
Несоответствие скорости конкретным условиям движения	-	1	6
Оставление места ДТП	-	-	1
Превышение установленной скорости движения	11	11	3
Итого:	30	29	17

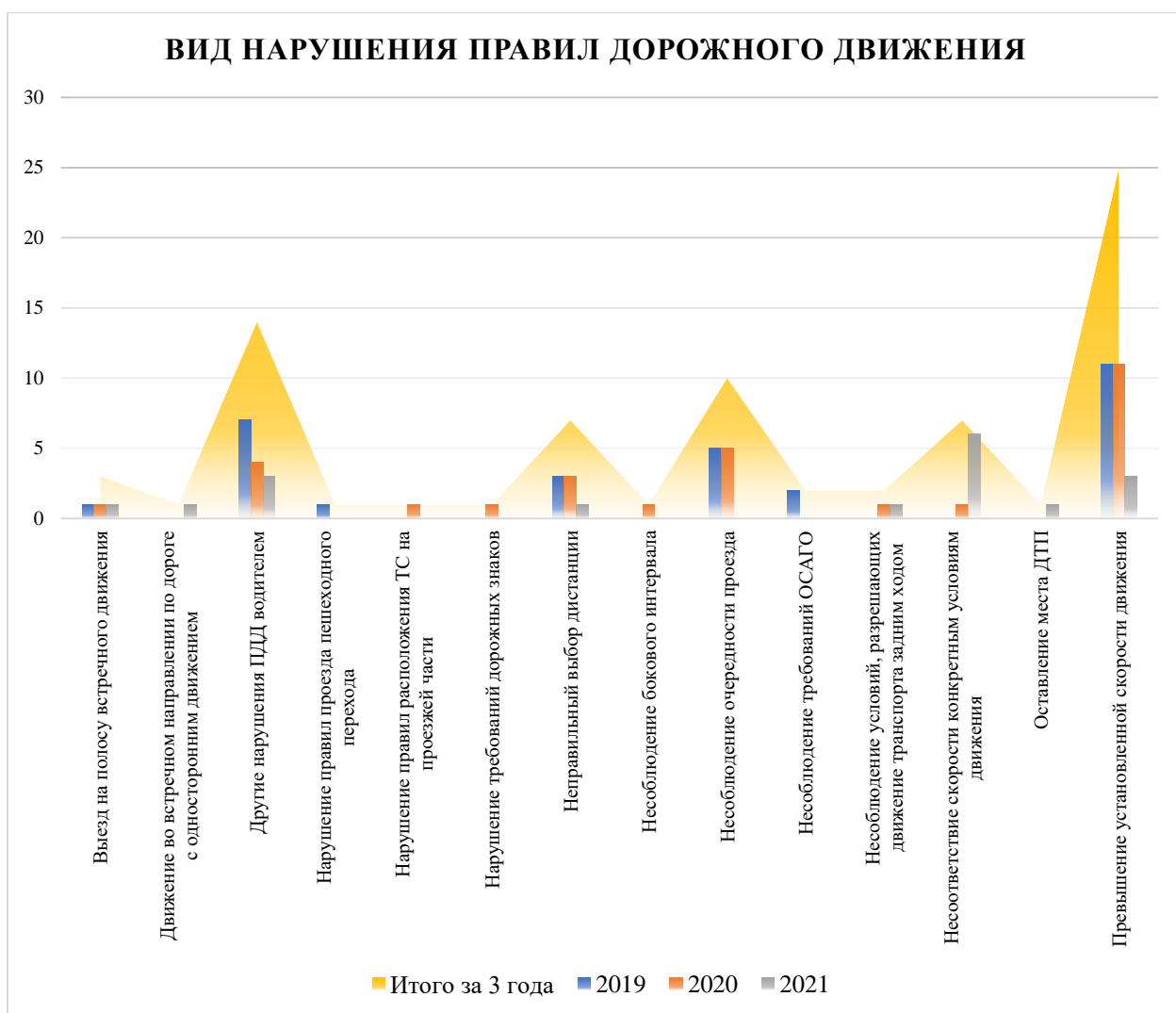


Рисунок 26 Диаграмма распределения ДТП по причинам их возникновения.

Наиболее распространёнными нарушениями, вызывающими дорожно-транспортные происшествия, являются несоблюдение очередности проезда, неправильный выбор дистанции и превышение установленной скорости. Все 3 этих типа нарушений ПДД являются затухающими. Однако, в 2021 году главной причиной ДТП стало несоответствие скорости конкретным условиям движения (почти 30% всех ДТП).

Для повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо применение комплексного подхода при формировании мероприятий, направленных на повышение общего уровня безопасности, а также усиление контроля со стороны Госавтоинспекции.

1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Согласно приказу Министерства транспорта РФ от 13 ноября 2018 г. N 406 «Об утверждении Классификации работ по организации дорожного движения и о внесении изменений в Классификацию работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденную приказом Минтранса России от 16 ноября 2012 г. №402», к работам по организации дорожного движения относятся:

- разработка проектов организации дорожного движения;
- разработка комплексных схем организации дорожного движения;
- моделирование дорожного движения;
- мониторинг дорожного движения;
- автоматизированное управление дорожным движением.

В рамках выполнения работ по организации дорожного движения на территории Крыловского района за последние 5 лет были выполнены следующие работы:

№ п/п	Год исполнения	Муниципалитет	Вид работ	Стоимость работ, тыс.руб.
1	2018	Октябрьское СП	ПОДД	99,9
2	2019	Новопашковское СП	ПОДД	50,0
3	2019	Крыловской район	КСОДД	850,0
4	2020	Новопашковское	ПОДД	64,0
5	2021	Кугоейское	ПОДД	94,0
6	2021	Новосергиевское	ПОДД	233,7
7	2021	Шевченковское	ПОДД	94,0

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод о среднем уровне финансирования в области организации дорожного движения. Наблюдается тенденция к увеличению финансирования в последние годы. Для повышения данного показателя необходимо проводить мероприятия ежегодному мониторингу интенсивности дорожного движения.

2. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.

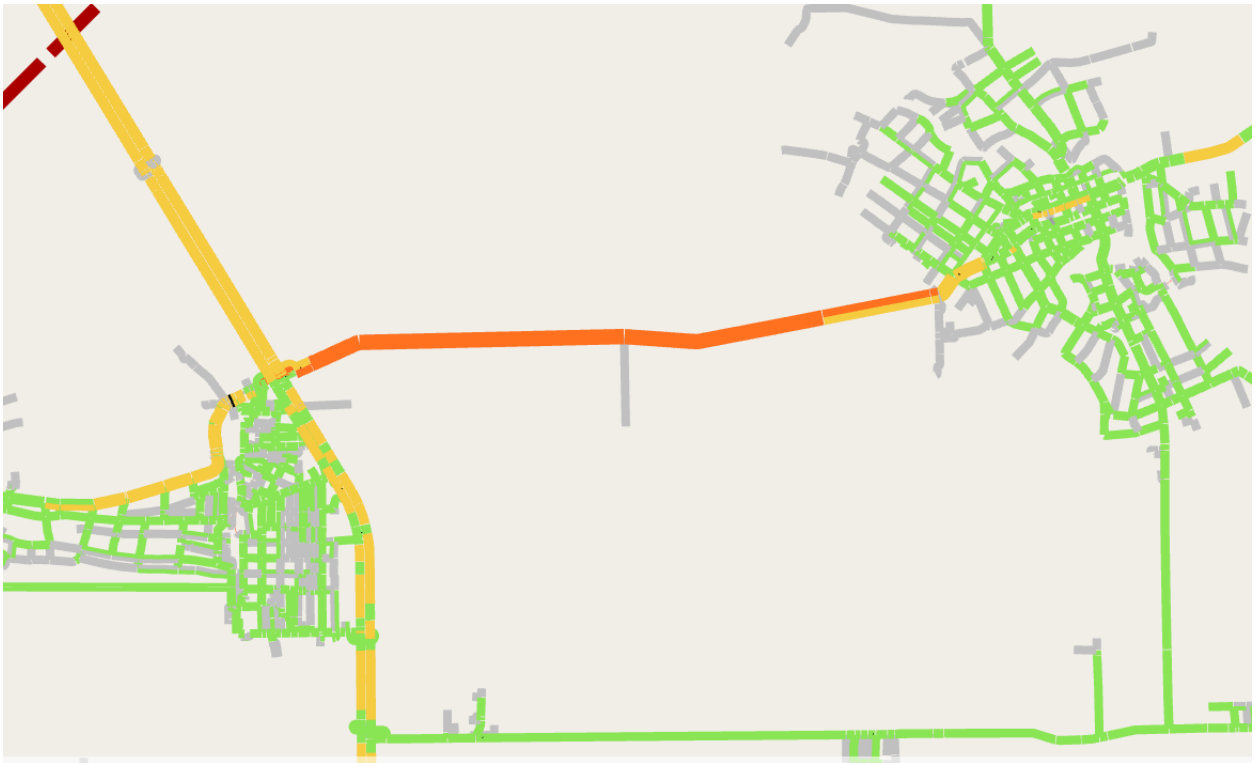
Мероприятия по данному разделу предполагают вывод транзитного транспорта за пределы станций Крыловская, Новопашковская, Новосергиевская и Кугоейская путем строительства автомобильных обходов и изменения схемы движения грузового транспорта в перспективе.

Мероприятия по строительству автомобильных обходов более подробно рассмотрены в разделе 2.14 «Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.».

2.2. Мероприятия по 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.

Мероприятия по данному разделу предполагают реконструкцию автомобильных дорог, а также проведение ремонта/капитального ремонта с целью устранения эксплуатационных недостатков дорожного полотна. Выбоины, ямы, трещины на дорогах становятся предпосылкой неожиданных аварийных ситуаций и снижают пропускную способность УДС.

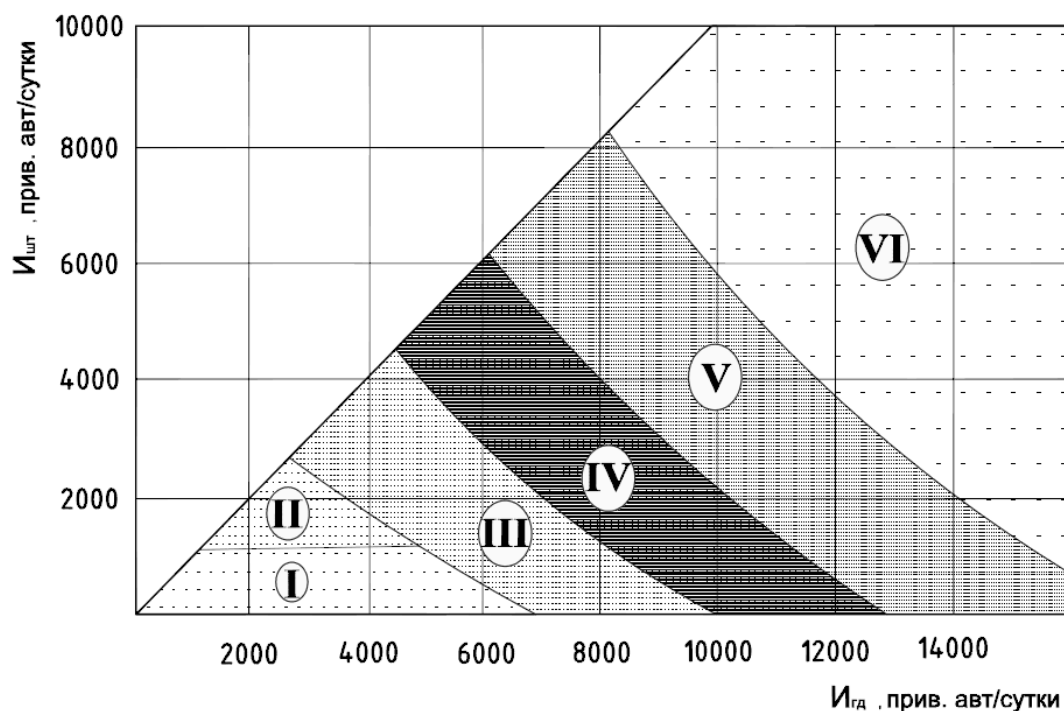
В следствии роста уровня автомобилизации к расчётному сроку 2036 года, интенсивность движения резко возрастёт, что приведёт к загрузке автомобильной дороги «Магистраль "Дон" - ст-ца Крыловская» в час пик до уровня «С». Мероприятия по реконструкции данной автомобильной дороги необходимо запланировать на первую очередь строительства.



Кроме того, суточные значения интенсивностей движения на отдельных участках показали необходимость проведения локальных мероприятий по совершенствованию пересечений и примыканий с целью повышения уровня безопасности дорожного движения:

Варианты планировочных решений данных пересечений в данный момент не соответствуют требованиям ОДМ 218.4.005-2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах».

Для выбора вариантов планировочных решений пересечений использованы данные, приведенные в номограмме ниже.

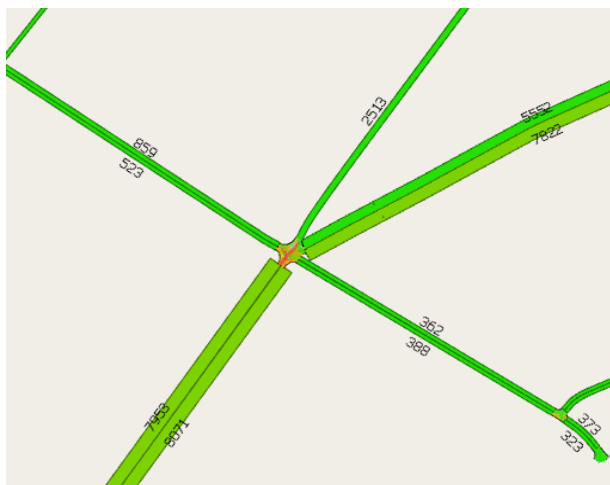


- перспективная интенсивность движения по второстепенной (менее загруженной) дороге, прив. авт./сут; - перспективная интенсивность движения по главной (более загруженной) дороге, прив. авт./сут; I - простое необорудованное пересечение; II - частично канализованные пересечения с направляющими островками на второстепенной дороге; III - полностью канализованные пересечения и примыкания с направляющими островками на обеих дорогах, переходно-скоростными полосами; IV - конкурирующие варианты кольцевых пересечений: а) с центральными островками среднего диаметра; б) с центральными островками малого диаметра; в) с центральными островками большого диаметра; г) с пересечением в разных уровнях; V - конкурирующие варианты для дорог IБ-III категорий: а) кольцевые пересечения, обеспечивающие лучшие условия движения по главному направлению (эллиптический центральный островок); б) в разных уровнях; VI - пересечения в разных уровнях

Рисунок 27 Номограмма для предварительного выбора вариантов планировочных решений пересечений

Все элементы пересечений в одном уровне должны обеспечивать безопасность движения по всем направлениям, возможность плавного выполнения маневров поворота без помех главному направлению и чрезмерного снижения скорости на пересечении, в особенности для движения по главной дороге.

В результате проведенного анализа на территории станции Крыловская выявлена необходимость реконструкции существующего пересечения улиц Западная - Гоголя - Орджоникидзе в кольцевое пересечение с островками малого диаметра, а также пересечений улиц Кооперативная - Первомайская, Кооперативная - Октябрьская в полностью канализованные с переходно-скоростными полосами.



Пересечение улиц Западная, Гоголя и Орджоникидзе в станице Крыловская



Пересечения улиц Кооперативная - Первомайская, Кооперативная - Октябрьская в станице Крыловская

Необходимо отметить, что своевременное выполнение комплекса работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог является одним из важнейших условий обеспечения их сохранности, повышения безопасности движения и экологической безопасности объектов, долговечности и надежности автомобильных дорог и сооружений на них, эффективности обслуживания пользователей и оптимизации расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства.

Улучшение эксплуатационных характеристик дорожного полотна позволит повысить уровень пропускной способности как отдельно взятых участков, так и улично-дорожной сети в целом, а также положительно отразится на безопасности дорожного движения.

2.3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
- на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, пароммах, переправах;

- при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Светофоры устанавливают при наличии хотя бы одного из следующих условий:

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

Таблица 28. Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

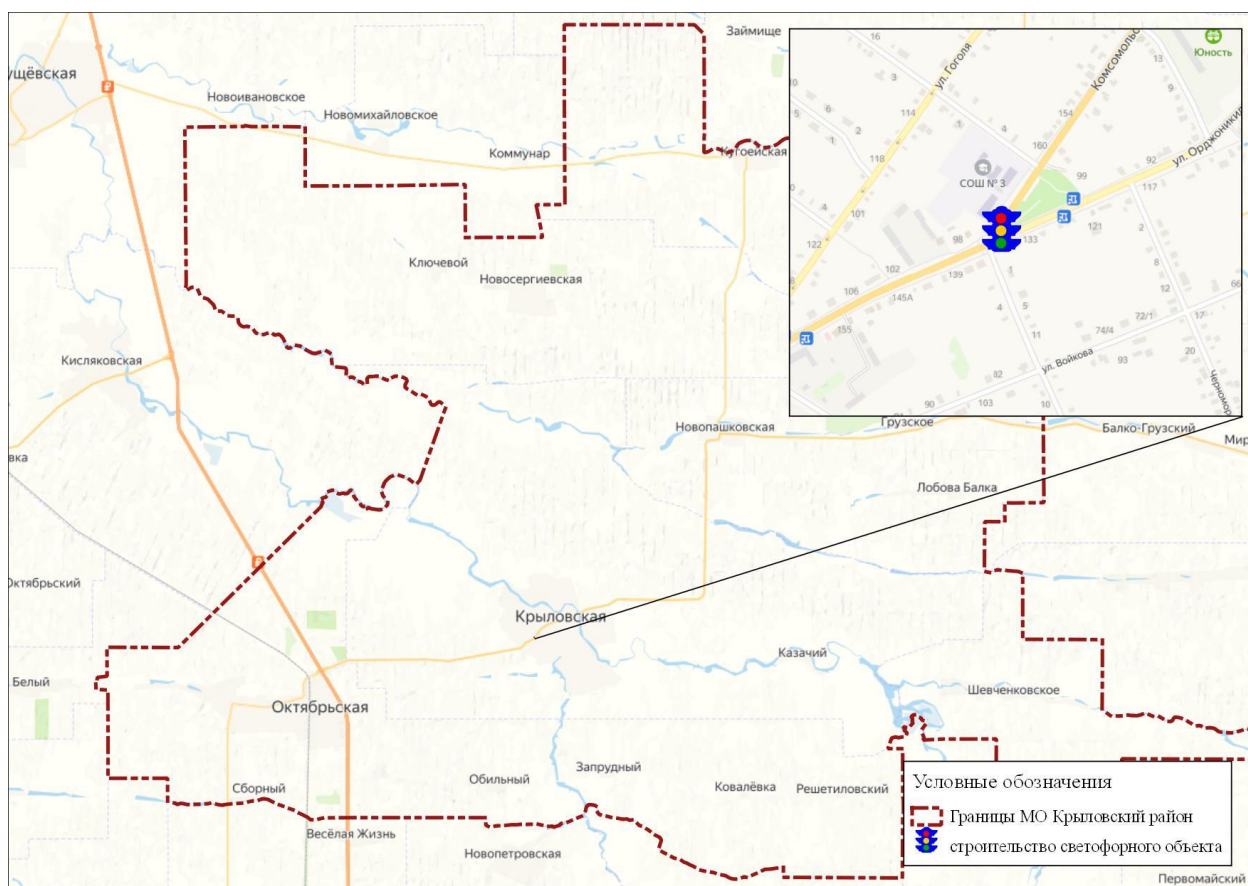
Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

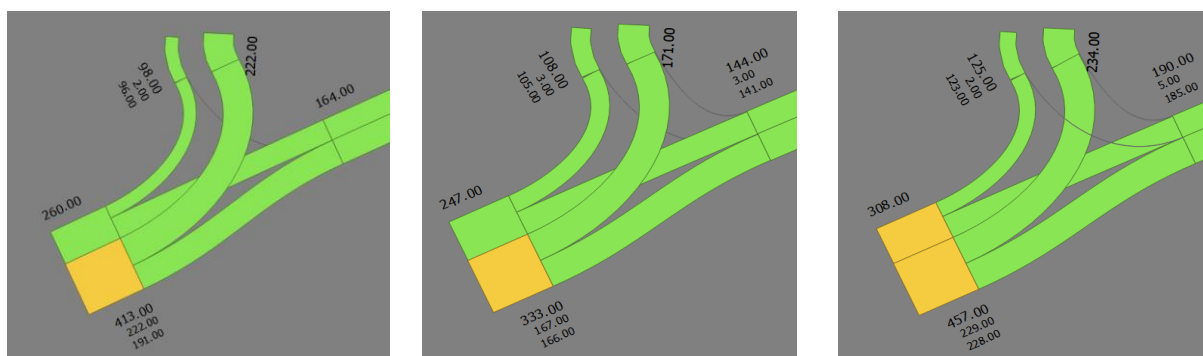
В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

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

Условие 4. На перекрестке 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.

По результатам анализа на территории Крыловского района установка светофорного объекта по условию №1 необходима на пересечении улиц Комсомольской и Орджоникидзе в станице Крыловская:





Интенсивность движения в
8:00

Интенсивность движения в
13:00

Интенсивность движения в
18:00

Стоит отдельно отметить, что в результате строительства обхода станции Крыловская целесообразность светофорного объекта должна быть пересмотрена.

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

Мероприятия по координации работы светофорных применяются с целью повышения пропускной способности УДС и ликвидации заторовых ситуаций. Принцип координации заключается в включении на последующем перекрестке по отношению к предыдущему зеленого сигнала с некоторым сдвигом, длительность которого зависит от времени движения этих транспортных средств между этими перекрестками. Таким образом транспортные средства следуют по магистрали (или какому-либо маршруту движения) как бы по расписанию, прибывая к очередному перекрестку в тот момент, когда на нем в данном направлении включается зеленый сигнал. Это обеспечивает уменьшение числа неоправданных остановок и торможений в потоке, а также уровня транспортных задержек.

На территории Крыловского района мероприятия по данному разделу не планируются в связи с малым количеством светофорных объектов, работу которых координировать не целесообразно.

2.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов и велосипедистов является одним из наиболее ответственных и вместе с тем до сих пор недостаточно разработанных разделов организации движения. Сложность этой задачи, в частности, обусловлена тем, что поведение данной группы участников дорожного движения труднее

поддается регламентации, чем поведение водителей, а в расчетах режимов регулирования трудно учесть психофизиологические факторы со всеми отклонениями.

Пешеходная инфраструктура населенного пункта должна образовывать единую непрерывную систему и обеспечивать беспрепятственный пропуск пешеходных потоков, включая маломобильные группы населения (далее -МГН). В ее состав в том числе входят уличные тротуары, пешеходные переходы в одном и разных уровнях (СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений с последними изменениями от 19.09.2019).

При формировании пешеходной инфраструктуры следует обеспечивать доступность станций и остановочных пунктов общественного транспорта, объектов массового посещения, а также взаимосвязь территорий, разделенных транспортными объектами: улицами, дорогами, транспортными пересечениями в разных уровнях, железнодорожными линиями и др. (СП 396.1325800.2018 Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования).

2.5.1. Организация движения пешеходов по тротуарам.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортных потоков, в том числе с помощью строительства тротуаров.

В соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства» (утв. приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 г. № 270-ст) тротуары следует устраивать в пределах населенных пунктов на автомобильных дорогах I-III категорий, IV и V категорий с твердым покрытием.

Тротуары обязательны на всех участках, проходящих через населенные пункты, независимо от интенсивности движения пешеходов.

Число полос движения пешеходов на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. При суммарной (в двух направлениях) интенсивности пешеходного движения в часы пик до 50 чел./ч. тротуар может иметь одну полосу движения.

Ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с двумя полосами движения и более должна быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки или тротуара должна быть не менее 1,0 м. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

С целью предотвращения внезапного для водителей выхода пешеходов на проезжую часть на дорогах и улицах в населенных пунктах вдоль тротуара устраивают пешеходные ограждения по ГОСТ Р 52289 и ГОСТ 33128 или сплошную посадку кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части. Высота кустарника должна быть не более 0,8 метров.

Согласно Местным нормативам градостроительного проектирования Крыловского района, проезжие части второстепенных жилых улиц с односторонней усадебной застройкой и тупиковые проезды протяженностью до 150 м допускается предусматривать совмещенными с пешеходным движением без устройства отдельного тротуара при ширине проезда не менее 4,2 м.

В рамках проекта предусматривается строительство тротуарных объектов, обеспечивающих безопасное движение пешеходов к социально значимым объектам в границах каждого отдельно взятого населенного пункта. Перечень и месторасположение представлены на рисунках ниже.

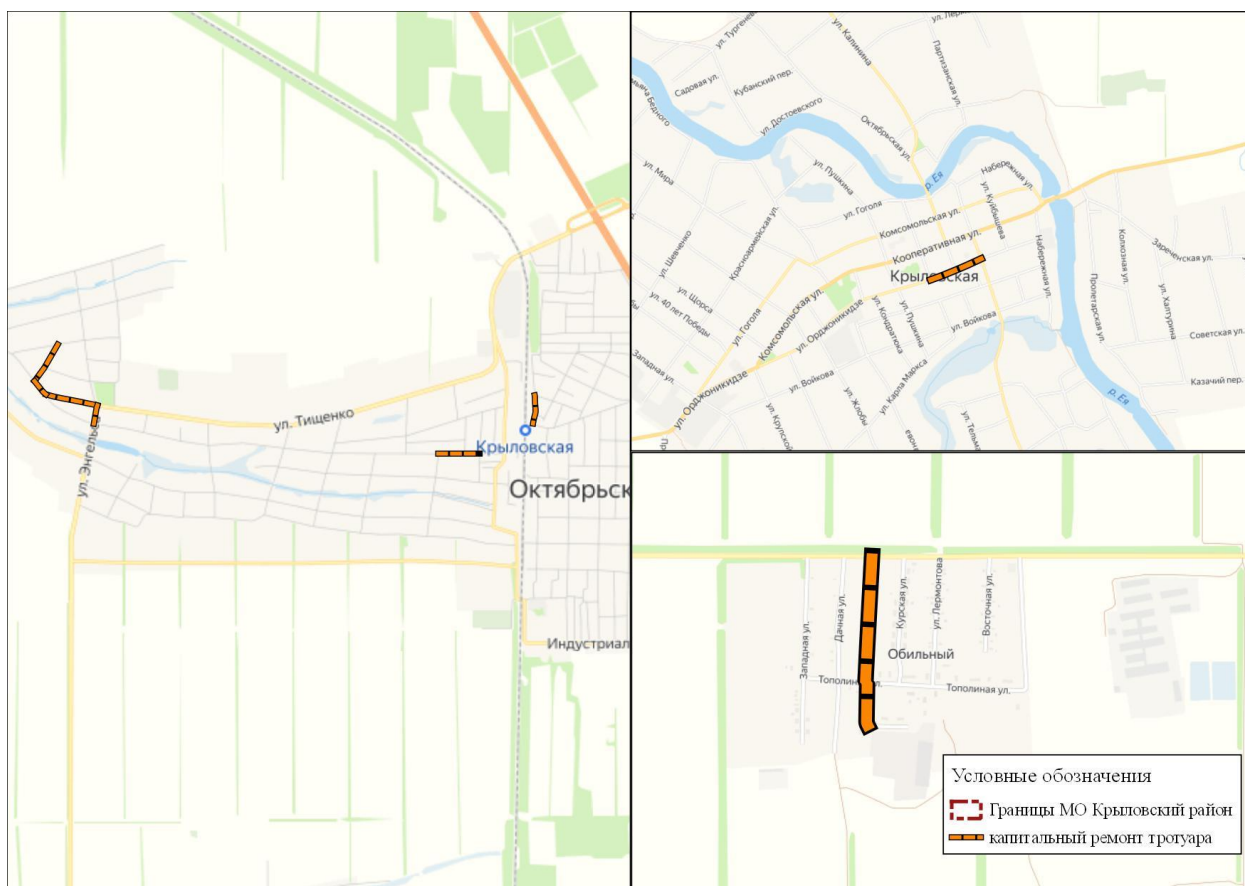


Рисунок 28 Расположение тротуарных объектов, планируемых к строительству (1)



Рисунок 29 Расположение тротуарных объектов, планируемых к строительству (2)

2.5.2. Размещение и обустройство пешеходных переходов

Пешеходный переход представляет собой участок автомобильной дороги, который предназначен для организованного пересечения пешеходами проезжей части в местах с удовлетворительными условиями видимости.

Требования к обустройству пешеходных переходов содержатся в Национальном стандарте ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» и Межгосударственном стандарте ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.».

Согласно пункту 4.5.2.1 ГОСТ Р 52766-2007 пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через 200-300 м. При этом выбор места их размещения осуществляют с учетом сформировавшихся регулярных пешеходных потоков, расположением остановок маршрутных транспортных средств, объектов притяжения пешеходов.

В соответствии с ГОСТ 32944-2014 ширина планируемых пешеходных переходов должна быть не менее ширины пешеходной дорожки (тротуара), продолжением которой является пешеходный переход.

Переходы должны быть контрастно освещены, норма средней освещённости должна быть в 1,3 раза, а в соответствии с ГОСТ Р 50597-2017 - в 1,5 раза выше, чем на проезжей части.

Проектирование пешеходных переходов на территории Крыловского района осуществлялось с целью организации безопасных условий движения пешеходов при пересечении проезжей части, в том числе на подходах к образовательным учреждениям и остановкам общественного транспорта.

Все планируемые пешеходные переходы относятся к категории нерегулируемых наземных, устройство которых в первую очередь требует правильного выбора места перехода и его четкого обозначения. Можно назвать три основных условия обеспечения безопасности на наземном нерегулируемом переходе:

- ✓ хорошая видимость переходов водителями, приближающимися со всех разрешенных направлений;
- ✓ видимость пешеходами приближающихся автомобилей;
- ✓ наименьшая протяженность перехода для сокращения времени нахождения людей на проезжей части.

В целях улучшения распознаваемости водителями места расположения наземных пешеходных переходов, обеспечения своевременной идентификации пешехода на пешеходном переходе, снижения скорости проезда пешеходных переходов и предотвращения ДТП с участием пешеходов, необходимо:

- ✓ нанести на проезжую часть горизонтальную дорожную разметку, обозначающую пешеходный переход, термопластиком желтого и белого цвета в соответствии с ГОСТ 32953-2014;
- ✓ установить дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, дублирующие дорожную разметку;
- ✓ установить предупреждающие дорожные знаки 1.22 «Пешеходный переход» в обоих направлениях движения в соответствии с ГОСТ 32945-2014,
- ✓ нанести горизонтальную дорожную разметку, дублирующую дорожный знак 1.22 «Пешеходный переход».

Расположение планируемых пешеходных переходов представлено на рисунках ниже.

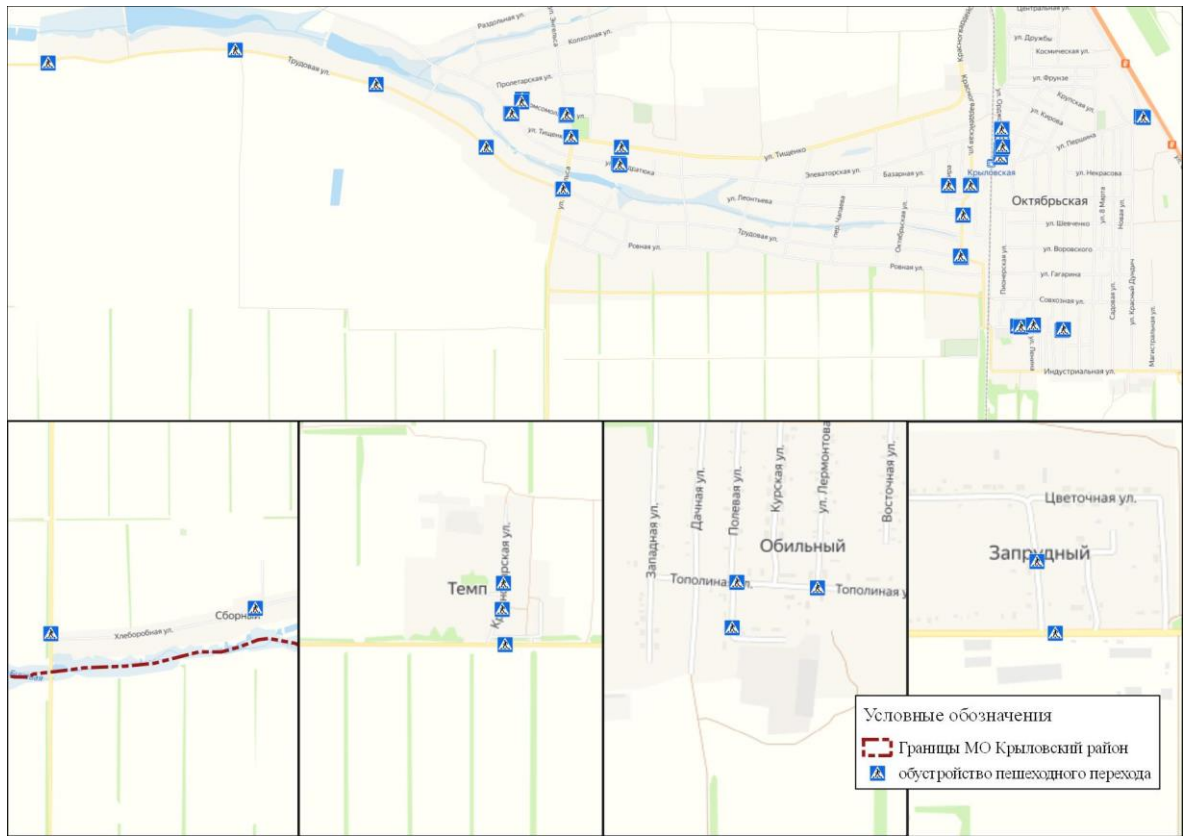


Рисунок 30 Расположение планируемых пешеходных переходов (1)

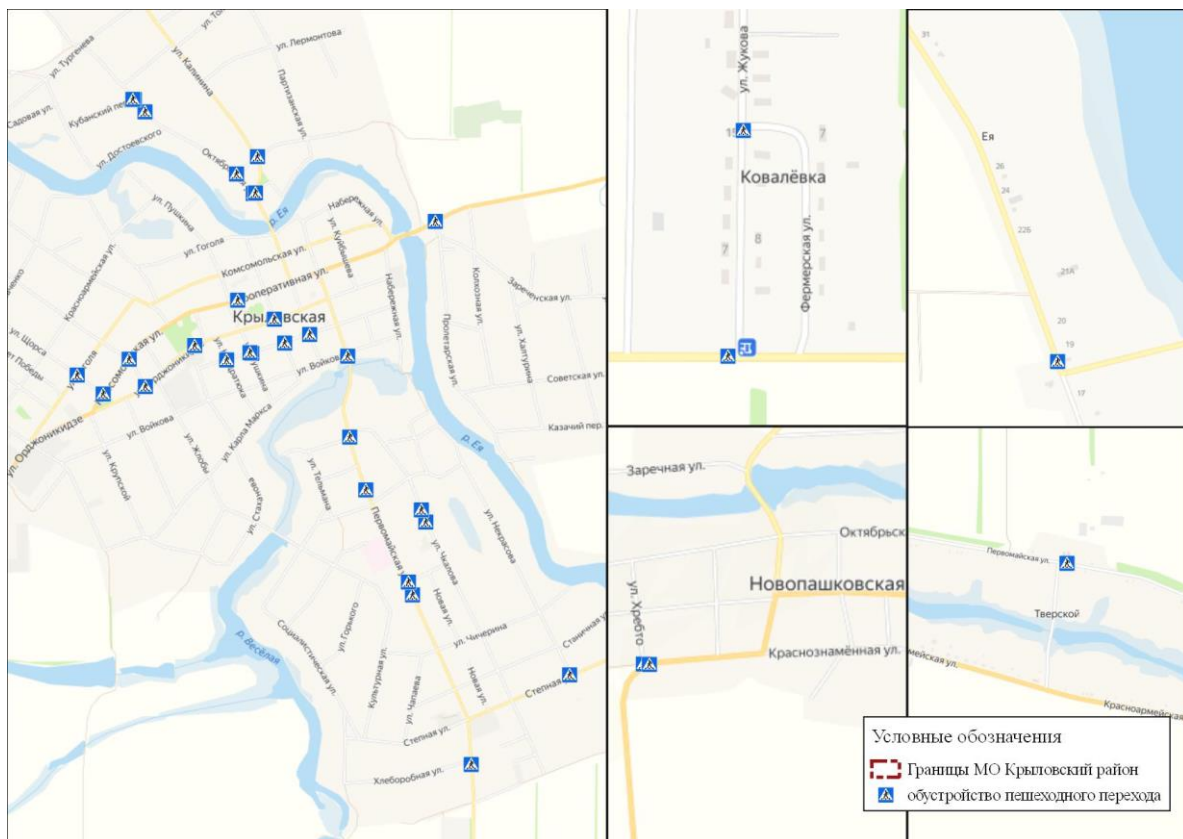


Рисунок 31 Расположение планируемых пешеходных переходов (2)

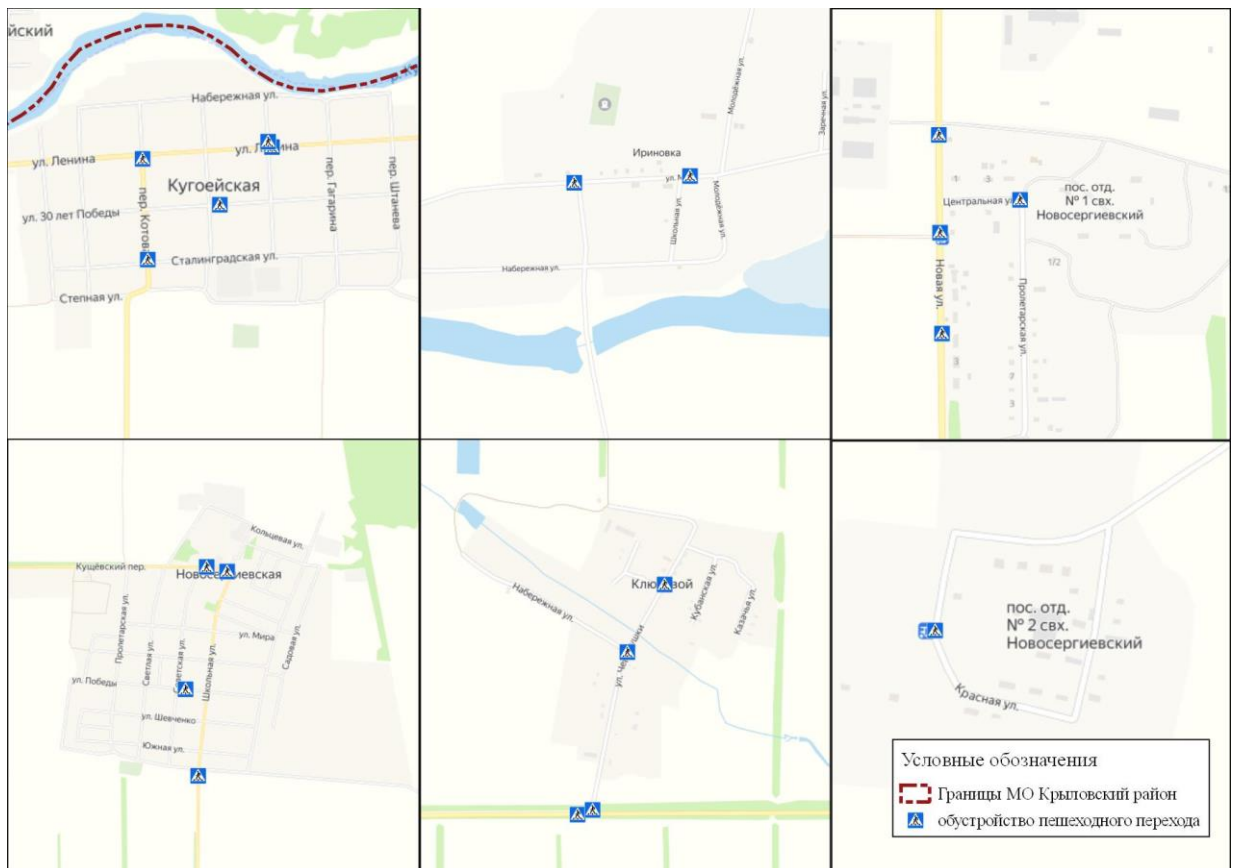


Рисунок 32 Расположение планируемых пешеходных переходов (3)

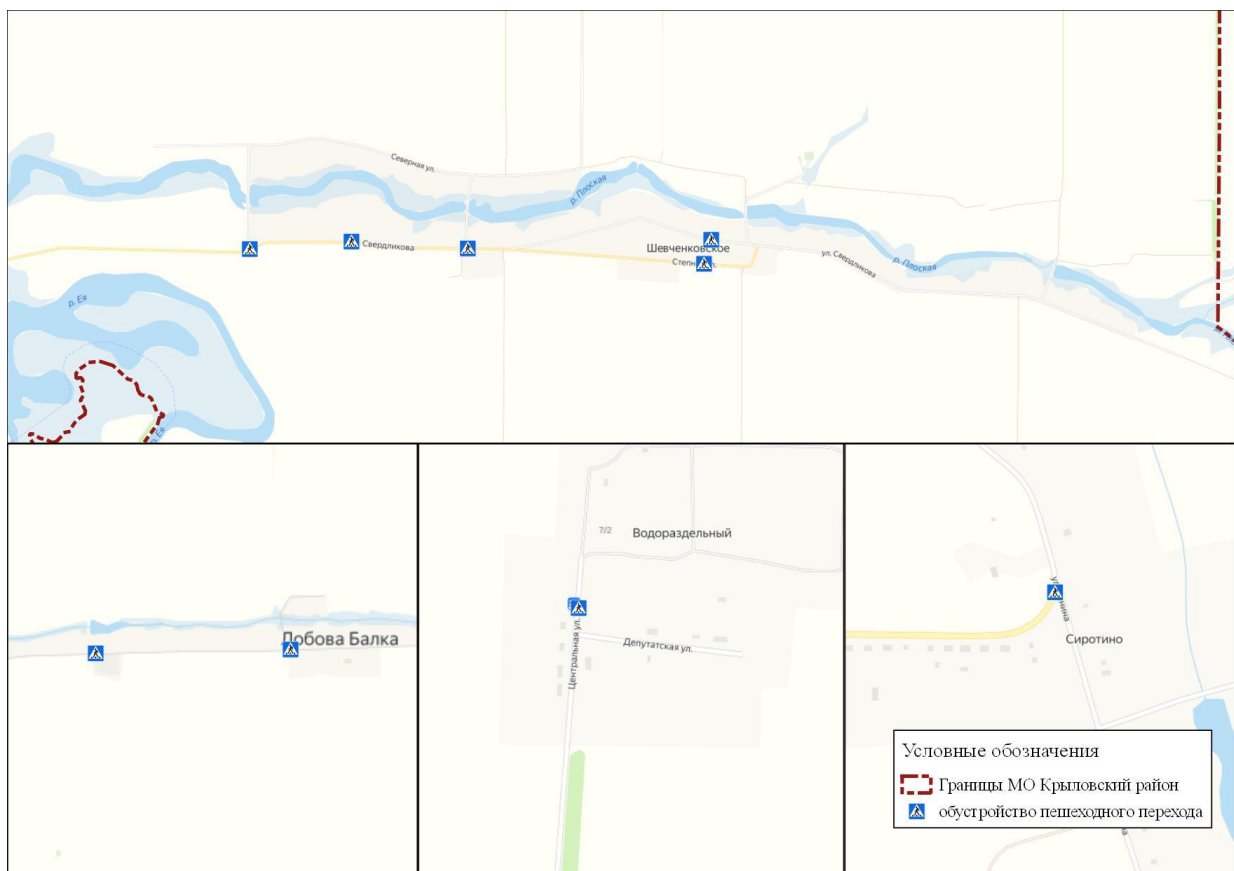


Рисунок 33 Расположение планируемых пешеходных переходов (4)

2.5.3. Развитие велотранспортной инфраструктуры

В настоящее время помимо индивидуального транспорта, общественного транспорта и перемещений пешком в современном мире всё большее развитие получает другая система транспорта - велосипедное движения. Развитие систем велосипедных перемещений несёт ряд положительных социальных последствий - пропаганда здорового образа жизни, уменьшение количества индивидуального транспорта и как следствие снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду.

Как показали исследования, проведенные в рамках КСОДД, на территории Крыловского района велоинфраструктура полностью отсутствует. По этой причине широкое использование велотранспорта становится невозможным. Однако, необходимо обратить внимание на преимущества, которые дает развитая велотранспортная инфраструктура, и провести оценку спроса населения на велосипед как на транспортное средство.

Велосипедные маршруты должны создавать сеть, удобную для людей, собирающихся использовать велосипед как транспорт для культурных и бытовых поездок.

При создании велотранспортной инфраструктуры на территории необходимо:

- превращение велосипедистов в особых участников дорожного движения, что означает создание отдельной велотранспортной инфраструктуры;
- соблюдение баланса интересов различных участников дорожного движения для перемещения с сохранением качества городской планировки.

При планировании создания и проектировании ВТС должны быть учтены потребности и возможности разных категорий (групп) велосипедистов, вид поездки и требования к ВТС в соответствии с таблицей, представленной ниже.

Таблица 29 Требования к ВТС.

Категория велосипедиста	Виды поездок	Особенности велосипедиста	Требования к ВТС
Дети - учащиеся младших классов	развлекательные	Навыки пользования велосипедом не развиты, мало знаний правил дорожного движения, требуют наблюдения и контроля.	Вне проезжей части, выделенная на тротуаре велополоса, отдельная велодорожка
Дети - учащиеся старших классов	развлекательные, целевые (поездки в школу, магазин)	Хороший уровень владения велосипедом, развитая уверенность, низкий уровень соблюдения правил дорожного движения.	Велодорожки и велополосы вне проезжей части

Категория велосипедиста	Виды поездок	Особенности велосипедиста	Требования к ВТС
	из пригорода в город и обратно	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения неоднородны.	Велодорожки и велополосы с обеспечением мероприятий для успокоения транспортных потоков
Взрослые, семьи	целевые (поездки за покупками, деловые поездки)	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения неоднородны. Поездки для определенных целей, поездки на расстояние до 10-15 км, регулярные поездки.	Велодорожки и велополосы по местным дорогам с обеспечением мероприятий для успокоения транспортных потоков
	рекреационные	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения неоднородны. Поездки к местам отдыха (паркам, водоемам).	Велодорожки и велополосы вне проезжей части
	туристические	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10-15 км, часть поездок группами по объектам туристической привлекательности.	Использование всех видов ВТС
	спортивные	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10-15 км, часто в группах по два в ряд, наличие спортивной подготовки.	Велополосы для шоссейных видов соревнований, велотреки и внедорожные полигоны для других видов соревнований

В связи с тем, что развитие ВТС должно быть ориентировано на создание условий для целевых поездок к местам приложения труда и объектам массового тяготения населения, а велосипедные маршруты построены с учетом перемещения по ним детей к образовательным учреждениям, оптимальным вариантом будет организация общего пространства для использования велосипедистами и пешеходами, в частности, устройство велопешеходных дорожек.

По этой причине целесообразно строительство велопешеходных дорожек, которые обеспечат безопасную организацию движения как пешеходов, так и велосипедистов.

Учитывая зарубежный опыт, в частности исследования Лондонского

Департамента транспорта при совмещении пешеходных и велосипедных маршрутов показали, что конфликты между данными участниками редки даже на участках, где разделение пешеходных и велосипедных потоков не предусмотрено. Однако, наличие велосипедного маршрута на тротуаре и пешеходной дорожке воспринимается пешеходами, в частности пожилыми людьми и маломобильными участниками движения, как фактор, снижающий их безопасность и удобство перемещения. Практическое решение этой проблемы предполагает отделение пешеходной зоны от велосипедного маршрута посредством специальной разметки или обустройства специального покрытия. Пример такого разделения показан на рисунке ниже.



Рисунок 34 Пример разделения велосипедного и пешеходного потоков.

Ширина возможного проезда определяется по наиболее узкому участку и должна соответствовать минимальной нормируемой ширине велодорожки (1,5 м) при нормируемой ширине пешеходной части тротуара не менее 3 м.

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 велопешеходная дорожка с разделением потоков оборудуется дорожными знаками 4.5.4, 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» и 4.5.6, 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения».

Покрyтия пешеходных дорожек следует устраивать из каменных или

минеральных материалов, обработанных вяжущими составами. Материал поверхности покрытия и его структура выбирается с коэффициентом сцепления 0,6...0,75, обеспечиваемым при любых погодных условиях.

В рамках КСОДД разработано 3 велосипедных маршрута общей протяжённостью 9,49 км.

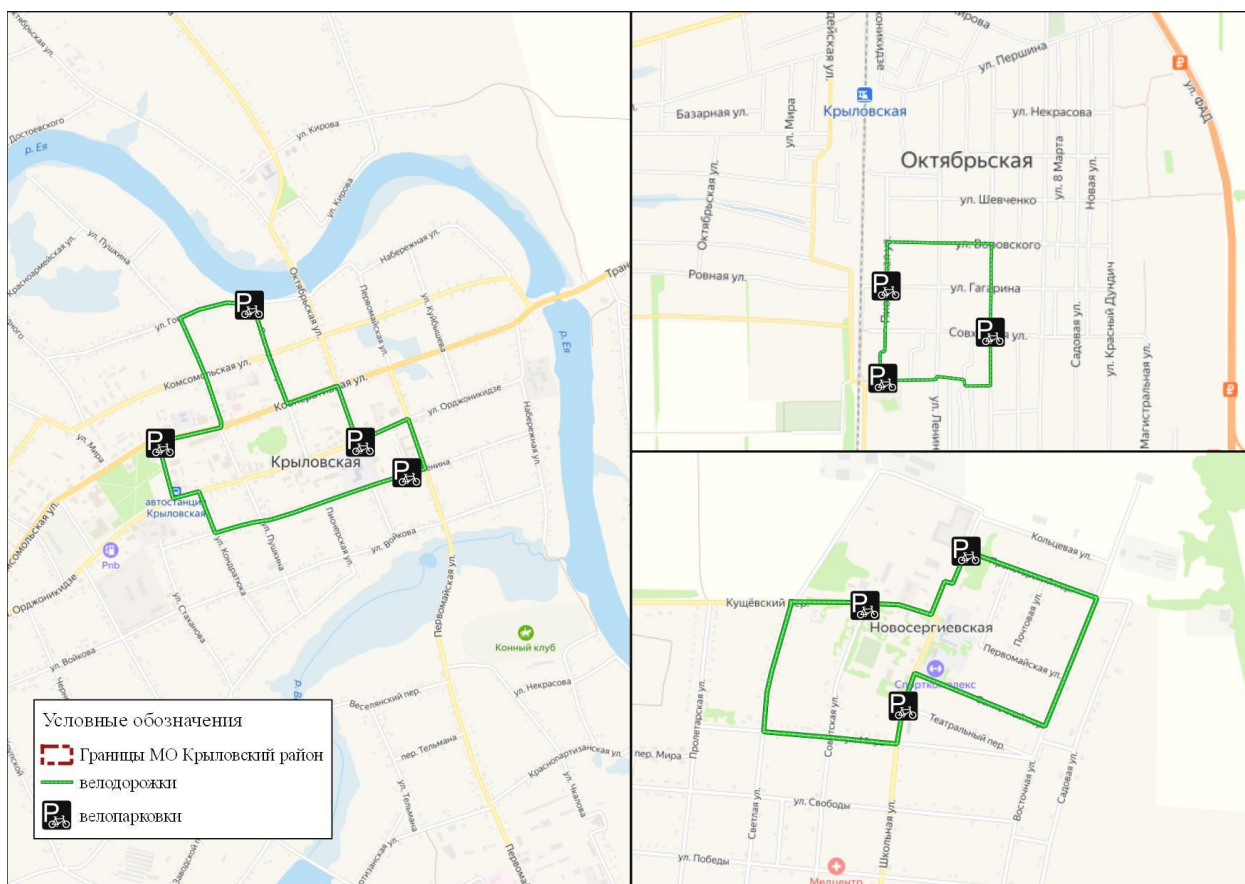


Рисунок 35 Расположение планируемых велосипедных дорожек

Развитие сети велосипедных маршрутов невозможно без создания паркингов для хранения данного вида транспорта. Типы велосипедных парковок представлены на рисунке ниже.

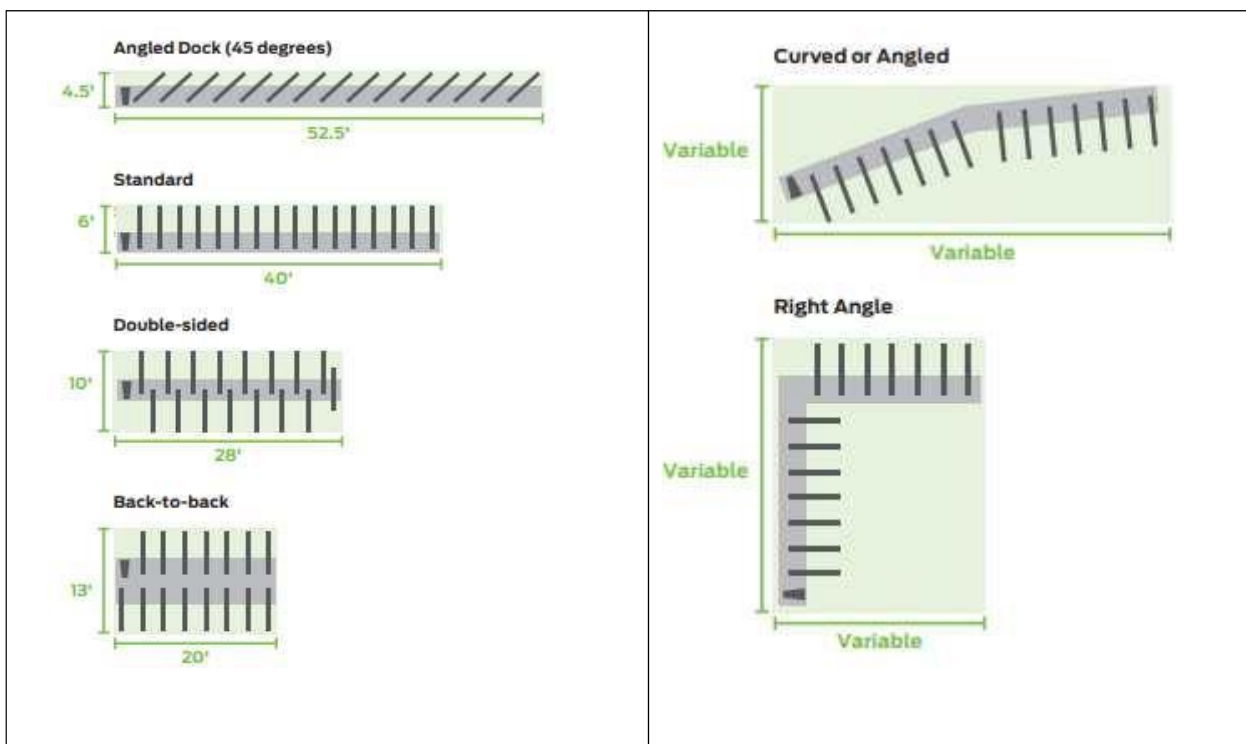


Рисунок 36 Типы велосипедных парковок

Уличные парковки для кратковременного использования рекомендуется размещать в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, при этом их расположение не должно препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники.

В целях безопасного движения велосипедистов по УДС при проектировании следует предусмотреть максимальную визуальную информированность участников дорожного движения друг о друге.

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог следует предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации.

При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство объектов велотранспортной инфраструктуры для создания разветвленной сети велодорожек.

2.6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Мероприятия в данном разделе не планируются в связи с низкой интенсивностью движения маршрутных транспортных средств на территории Крыловского района.

2.7. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

На основании результатов натурного обследования и геоинформационного анализа был сделан вывод, что дефицит парковочного пространства на территории МО Крыловской район отсутствует. Тем не менее в рамках рекомендуемых мероприятий предусмотрена организация парковочного пространства вблизи объектов массового тяготения в станциях Крыловская, Октябрьская и Новопашковская.

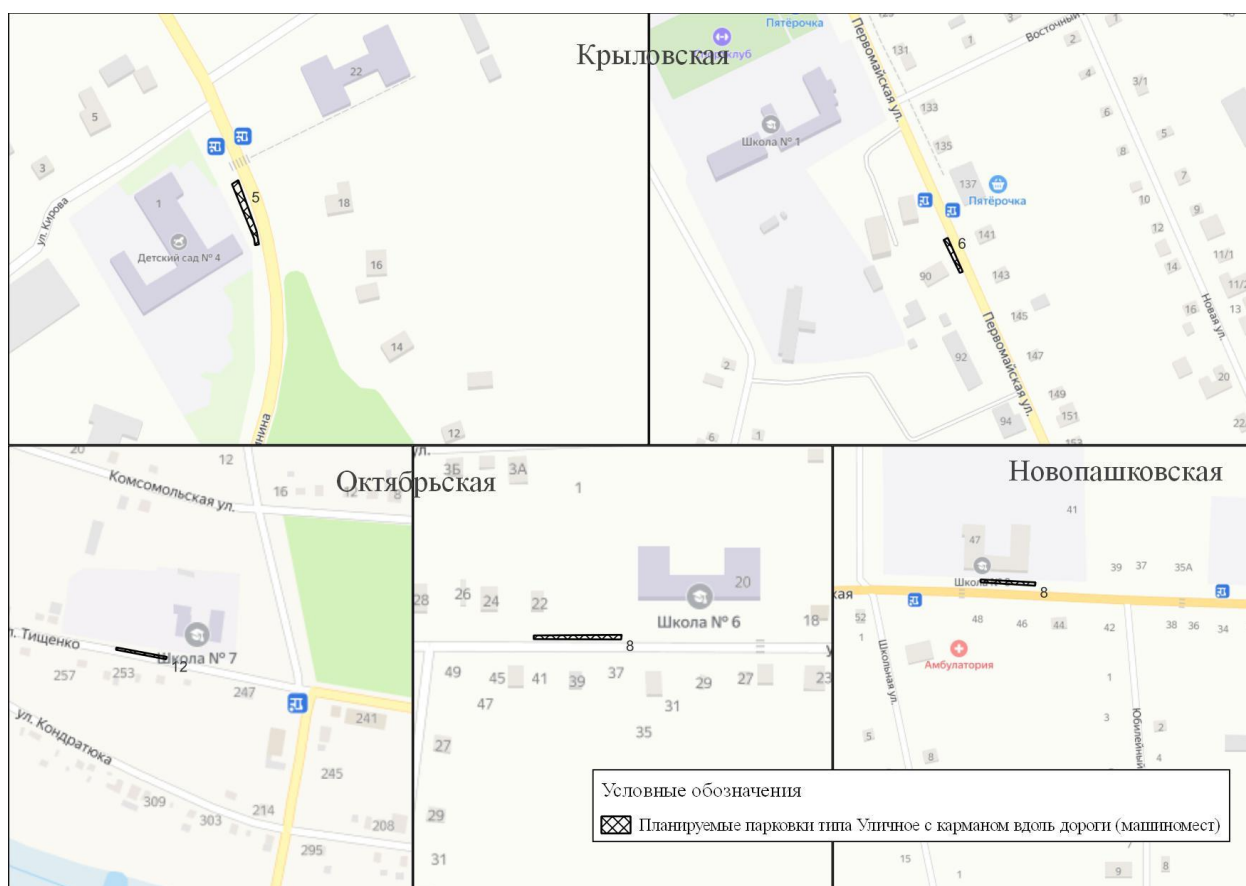


Рисунок 37 Расположение планируемых парковок

2.8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

В целях обеспечения безопасности дорожного движения введение временных ограничений или прекращения движения принимается:

- 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 иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

Срок введения временных ограничений или прекращения движения определяется периодом времени, необходимым для устранения причины, вызвавшей данную ситуацию.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 30 июля 2020 года N 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

2.9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

По результатам изучения транспортной ситуации в муниципальном образовании Крыловской 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.

2.10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная связанность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие муниципальных образований и регионов в целом. Развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики территории и повышению благосостояния населения.

Качественная транспортная сеть муниципального образования должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их

пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сети.

Транспортную связанность следует определять относительно районного центра – станции Крыловская, в котором сосредоточены, как правило, наиболее важные объекты социальной инфраструктуры, а также наблюдаются наиболее интенсивные транспортные и пешеходные связи, а также относительно административных центров каждого из сельских поселений в составе района.

Уровень развития транспортной связанности рекомендуется оценивать по затратам времени на перемещение от периферии к центру.

Ст.11.2 свода правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» определяет, что для жителей сельских поселений затраты времени на трудовые передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) и передвижения в пределах сельскохозяйственного предприятия не должны превышать 30 мин, а для ежедневно приезжающих на работу в станцию Крыловскую из других поселений указанные нормы затрат времени допускается увеличивать, но не более чем в два раза.

По результатам расчетов затраты времени на движение для индивидуального транспорта до центральной части ст-цы Крыловской из наиболее удаленных населенных пунктов Крыловского района не превышают 40 минут. Данное значение соответствует нормам, указанным в ст.11.2 свода правил СП 42.13330.2016 как на данный момент, так и на расчетный срок, после реализации всего комплекса мероприятий.

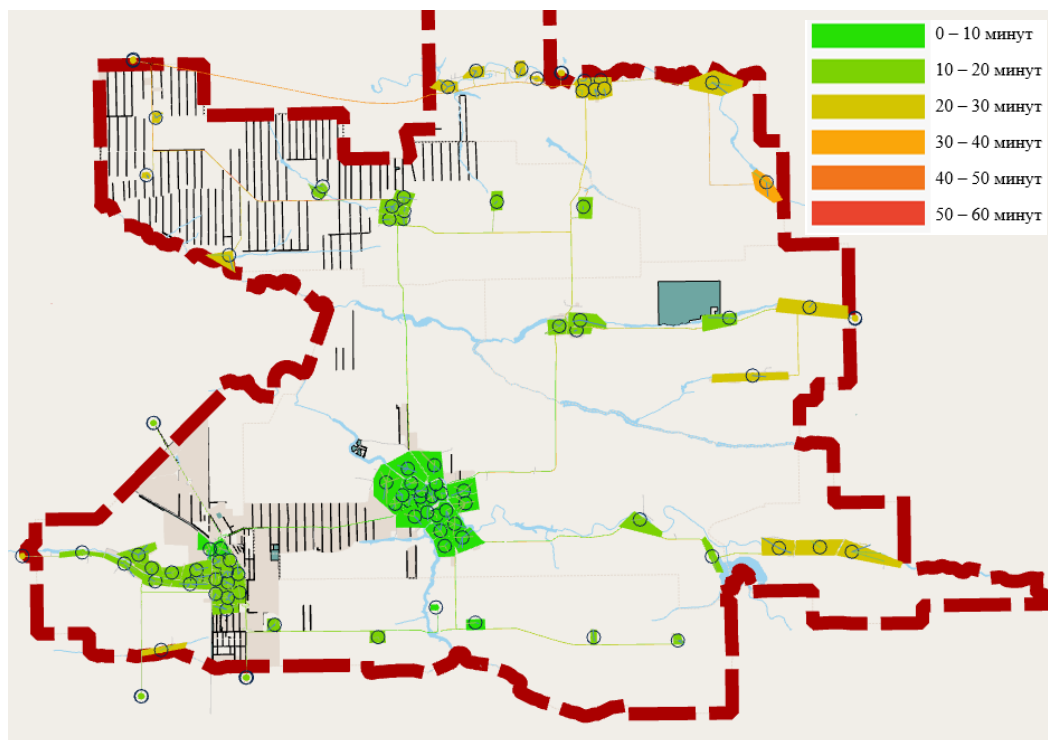
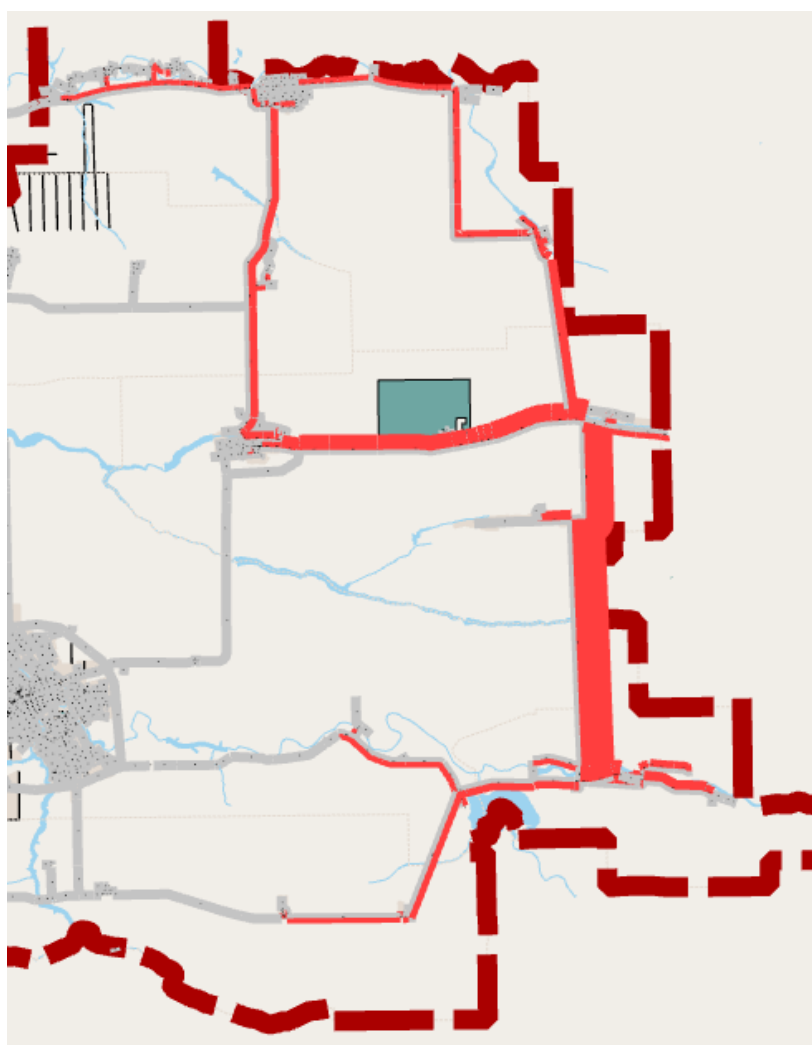


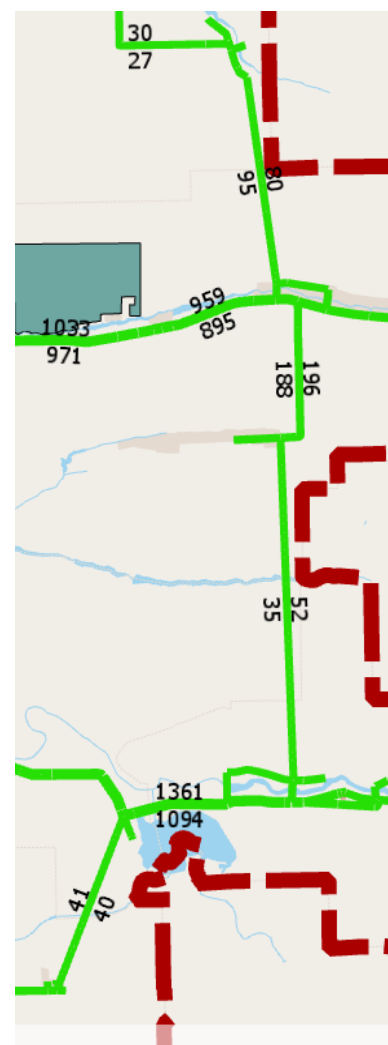
Рисунок 38 Изохроны доступности транспортных районов. Существующее положение.

Тем не менее в рамках вариантного проектирования комплексной схемой организации дорожного движения рассмотрен ряд мероприятий по строительству автомобильных дорог для улучшения транспортной связности территорий. Реализация предложенного перечня мероприятий способствует сокращению времени перемещения для ограниченного круга населения района.

Так, проектом рассматривалось строительство трёх гравийных автомобильных дорог: «пос. Решетилковский – х.Ея», «с.Шевченковское – х.Лобова Балка» и «х.Тверской – х.Сиротино». Общая протяжённость участков составит порядка 22 километров. Данные автомобильные дороги улучшат связи жителей восточной части Крыловского района между собой. Однако в данный момент спрос на эти дороги будет не велик. В связи с низкой плотностью населения на востоке и отсутствия крупных мест приложения труда прогнозируемая интенсивность на новых участках составит от 50 до 100 автомобилей в сутки.



Формирование спроса на новые автомобильные дороги



Смоделированная интенсивность дорожного движения

2.11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Результаты анализа, проведенного в рамках проекта, показали, что существующие маршруты общественного транспорта не в полной мере обеспечивают связь населенных пунктов. Сразу 6 населённых пунктов, с численностью населения более 200 человек каждый, отрезаны от сети общественного транспорта.

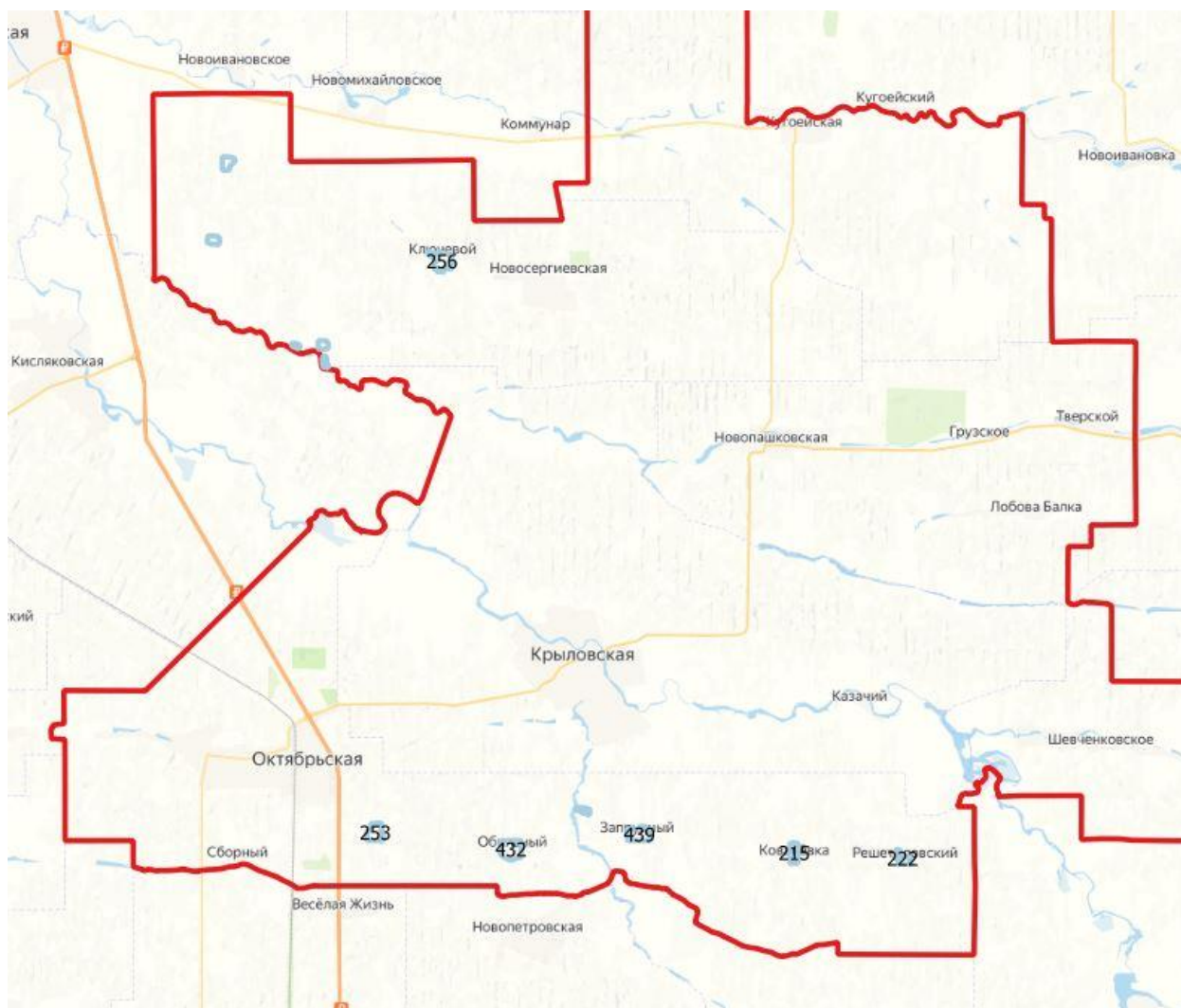


Рисунок 40 Обеспеченность жителей населённых пунктов доступом к сети общественного транспорта

Проектом предусмотрена организация нового маршрута следования общественного транспорта «пос.Решетилковский – ст.Октябрьская – ст.Крыловская». Этот дополнительный маршрут позволит значительно сократить количество населённых пунктов, не включённых в сеть обслуживания общественным транспортом и повысить уровень доступности общественного транспорта для 1561 жителя Крыловского района.



В ходе обследования маршрутно-транспортной сети была выявлена необходимость обновления подвижного состава автопарка. Высокая степень износа отрицательно сказывается на качестве оказываемых услуг по пассажироперевозкам. В данной ситуации невозможно создание условий, в которых бы население по возможности отказывалось от использования личного транспорта и отдавало предпочтение общественному.

Необходимо отметить, что сокращение случаев использования личного транспорта позволит:

- снизить нагрузку на улично-дорожную сеть;
- повысить уровень экологии на территории поселения;
- снизить социальную напряженность, связанную с отсутствием комфортных условий при перемещении на общественном транспорте.

В целях стимулирования населения к пользованию общественным транспортом необходимо создать комфортные и безопасные условия поездки для пассажиров, в том числе обновить автопарк.

Согласно «Конвенции о правах инвалидов» необходимо принимать меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими лицами к физическому окружению, в том числе к транспорту. Рекомендуются частичная замена автобусов большой вместимости на низкопольные автобусы, оборудованные для людей с ограниченными возможностями. Отличием низкопольных автобусов от обычных является то, что вход в салон находится на уровне бордюра. Это облегчает вход инвалидам (особенно "колясочникам"), а также пассажирам с багажом и детскими колясками.

На рисунке ниже наглядно представлены преимущества организации посадки в низкопольный автобус инвалида-колясочника.



Рисунок 41 Организация посадки в низкопольный автобус инвалида- колясочника

Анализ маршрутно-транспортной сети на территории Крыловского района показал, что на существующих маршрутах общественного транспорта большинство остановочных пунктов не соответствуют требованиям пункта 5.3 ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», что повышает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижает уровень комфорта использования общественного транспорта. В связи с этим запланированы мероприятия по приведению остановочных пунктов в соответствие с требованиями ГОСТ. Перечень мероприятий представлен в таблице ниже.

Таблица 30 Перечень планируемых мероприятий по результатам обследования остановок

№п/п	Широта	Долгота	Расположение остановочного пункта	Мероприятия
1	46.48864772162588821	39.75895211185514455	Отделение № 2 совхоза Новосергиевский	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, установка знака автобусной остановки.
2	46.47992997552810124	39.88905517246723775	Ключевой	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
3	46.47464420468955382	39.95130455036574091	Новосергиевская	организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.

№п/п	Широта	Долгота	Расположение остановочного пункта	Мероприятия
4	46.46125732389871388	39.94810834527581989	Школьная улица	обустройство пешеходного перехода.
5	46.4709310009047698	40.02072349790083905	Водораздельный	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
6	46.40464792829529728	40.0666306353909647	Новопашковская – Улица Хребто	обустройство пешеходного перехода.
7	46.4095461755433476	40.07503009397034788	Новопашковская – Советская улица	строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
8	46.40770695290370895	40.08278679536601885	Школа 8	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
9	46.29100118856284496	40.25966172018775779	Шевченковское – 2	организация посадочной площадки.
10	46.28878021367547291	40.24281758569378553	Шевченковское – 3	организация посадочной площадки.
11	46.28937735006311271	40.23004209356682992	Шевченковское – 4	организация посадочной площадки.
12	46.28867093050069315	40.218054211644926	Шевченковское – 5	организация посадочной площадки.
13	46.30509771251875861	40.12872677057965376	Казачий-1	обустройство пешеходного перехода.
14	46.24281936754411504	40.09068974082807557	Ковалевка	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
15	46.25184863767022136	40.00214829229270208	Запрудный	обустройство пешеходного перехода.
16	46.26264534639518899	39.97444419954412353	ул. Яблочная	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, установка знака автобусной остановки.
17	46.25165880297839749	39.85443326596248426	Темп	обустройство пешеходного перехода.
18	46.24476355879204448	39.77579786402428397	Сборный	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки, установка знака автобусной остановки.
19	46.2428649353200214	39.75300848389686337	Поворот на Сборный	обустройство пешеходного перехода.
20	46.285780451155631	39.82804268215499377	Автостанция Крыловская	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.

№п/п	Широта	Долгота	Расположение остановочного пункта	Мероприятия
21	46.28751063473070104	39.82438674893570862	Улица Першина	обустройство пешеходного перехода, установка знака автобусной остановки.
22	46.29623659955782244	39.81779731241473286	Улица Местный Проезд № 3	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
23	46.30077354831671244	39.81672461344619762	Октябрьская	обустройство пешеходного перехода.
24	46.29598639619976552	39.81214561428494392	Центральная улица	строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки.
25	46.28366317800547591	39.81182084673290689	Улица Першина	установка знака автобусной остановки.
26	46.28375424521221504	39.81098895773690316	Улица Першина	организация посадочной площадки.
27	46.28383013443478688	39.80720167362350281	Станция Крыловская	организация посадочной площадки, установка знака автобусной остановки.
28	46.29269326778531735	39.71434753739833212	Трудовая улица – 5	организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
29	46.29279949521898629	39.71367983701996707	Трудовая улица – 5	организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
30	46.29168409682319663	39.69365977157661973	Октябрьская	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
31	46.28509746881511688	39.74539013203875015	Трудовая улица – 3	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
32	46.2847863295743096	39.74563094201127456	Трудовая улица – 3	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
33	46.32085903553890205	39.96939813602889302	Почта	организация посадочной площадки.
34	46.32201175378686742	39.97382028279714206	Станица Крыловская	организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
35	46.32760815679959876	39.98561997145101543	Пролетарская улица	обустройство пешеходного перехода.
36	46.28917412971351553	40.21899733049437486	Шевченковское – 5	организация посадочной площадки.

№п/п	Широта	Долгота	Расположение остановочного пункта	Мероприятия
37	46.47495591125328929	39.94151343580089986	Кущёвский переулок	организация посадочной площадки.
38	46.51910513739905184	39.76499861424423443	Отделение № 1 совхоза Новосергиевский	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
39	46.5458643330164108	39.76446028505388597	Поворот на Новоивановское	обустройство пешеходного перехода.
40	46.54674293225594539	39.76303837958797516	Поворот на Новоивановское	обустройство пешеходного перехода.
41	46.29152498187180953	39.69357638423489476	Октябрьская	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
42	46.28978612965983785	39.73274532304500894	Трудовая улица – 4	строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
43	46.25173307538434386	39.8380181931511359	Остановка	обустройство пешеходного перехода.
44	46.28970032959257708	40.26933858558574286	Шевченковское	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
45	46.28940464832469104	40.27010784851415792	Шевченковское	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
46	46.38031485501321782	40.22312283022217372	Любова Балка	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки.
47	46.38006183631181756	40.1994280087342517	Любова Балка	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки.
48	46.41793824476171437	40.25771681260665957	Тверской	строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки.
49	46.40522351157458303	40.07435042645369094	ул. Советская	организация посадочной площадки.
50	46.474797963236405	39.8865169837907132	Ключевой	обустройство пешеходного перехода.
51	46.53973570964053152	40.00931914726086802	Ириновка	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки.
52	46.53374387761821396	40.10150883523578358	ул. Ленина	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки,

№п/п	Широта	Долгота	Расположение остановочного пункта	Мероприятия
				организация посадочной площадки.
53	46.53163080974879051	40.17115378788308533	Калинин	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки, установка знака автобусной остановки.
54	46.53003281293590732	40.18303547271793263	Калинин	строительство кармана для автобусной остановки, организация посадочной площадки, организация посадочной площадки.
55	46.3328851387973728	40.04901086058929138	Остановка	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
56	46.54634412944648858	39.76549755183079071	с. Новоивановское	обустройство пешеходного перехода.

Павильоны рекомендуется выполнять закрытого, полужакрытого или открытого типов (навес).

Размеры павильона устанавливаются в проекте с учетом климатических условий и обоснования необходимости защиты людей от неблагоприятных погодных условий. Эти размеры не должны превышать размеров площадки ожидания, на которой находится павильон.

Передний край павильона или навеса допускается располагать на расстоянии не более 2 м от края остановочной площадки. При обосновании в проекте условий обеспечения безопасности дорожного движения возможно уменьшение указанного расстояния до 0,5 м.

Левая сторона павильона остановочного пункта выполняется из прозрачного материала или открытой в целях обеспечения видимости приближающихся маршрутных транспортных средств людьми, находящимися в павильоне.

В зоне остановочного пункта рекомендуется предусматривать пешеходный переход, размещаемый между ближайшими боковыми границами остановочных пунктов противоположных направлений, но не ближе 5 м от границы каждого из них. Исключение могут составлять пешеходные переходы, расположенные в зоне перекрестка.

Строительство остановки предполагает устройство заездного кармана, который снижает риск возникновения ДТП и положительно сказывается на безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения – пешеходов.

Заездной карман для автобусов устраивают при размещении остановки в зоне пересечения или примыкания автомобильных дорог, когда переходно-скоростная полоса одновременно используется как автобусами, так и транспортными средствами, въезжающими на дорогу с автобусным сообщением.

Заездной карман состоит из остановочной площадки и участков въезда и выезда на площадку. Дорожную одежду на заездных карманах следует предусматривать равнопрочной с дорожной одеждой основных полос движения.

Для улучшения уровня комфорта пассажирских перевозок рекомендуется произвести оснащение всех транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок системой безналичной оплаты проезда (СБОП).

СБОП должна предоставлять пассажирам следующие возможности:

1) заключение договора перевозки между перевозчиком и пассажиром, оформленных в электронном виде и приобретенных посредством электронного инструмента оплаты, включая банковские бесконтактные карты и электронные (транспортные) карты, в том числе выпущенные в смартфонах;

2) совершение комбинированной поездки;

3) оплата (регистрация) проезда с применением льготных тарифов;

4) получение информации в электронной форме о совершенных пассажирами поездках, включая дату, время, стоимость проезда;

5) использование тарифов по времени действия, количеству поездок, зональных тарифов;

6) получение "скидки" при оплате проезда (и провоза багажа) безналичным способом.

2.12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения

Мониторинг параметров транспортных потоков на основе показаний транспортных детекторов

Система мониторинга параметров транспортных потоков должна обеспечивать:

- автоматический сбор данных о параметрах транспортных потоков;
- статистическую обработку результатов измерения характеристик транспортных потоков для прикладных задач реального и фиксированного масштаба времени;
- выявление вероятных инцидентов на основании нетипичных параметров транспортных потоков.

Система мониторинга параметров транспортных потоков должна обеспечить передачу данных в организованный центр управления дорожным движением.

Для функционирования системы необходимо размещение датчиков учёта интенсивности транспортных потоков на улично-дорожной сети. Датчики учёта интенсивности позволят производить оперативный контроль качества обслуживания населения в области необходимых перемещений, производить учёт грузового транспорта и реализовать требования ГОСТ 32965-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока».

Комплексы детектирования параметров транспортных потоков предназначены для сбора и регистрации информации о составе и интенсивности дорожного движения предназначены для мониторинга транспортной обстановки на УДС путем сбора различной информации с целью обработки, представления и хранения статистических данных о дорожном движении. В нормальном режиме данная подсистема работает автоматически. Она должна надежно функционировать при любых метеорологических условиях (снег, дождь, туман).

Подсистема мониторинга параметров транспортных потоков на основе показаний транспортных детекторов должна обеспечивать получение необходимых параметров от установленных на УДС детекторных комплексов. Детекторные комплексы в общем случае

должны устанавливаться таким образом, чтобы получать параметры транспортных потоков на каждом въезде и выезде с перекрестка.

В состав технических средств комплекса сбора информации о транспортном потоке входят детекторы транспорта различных типов (детекторы прохождения и присутствия транспортной единицы в контролируемой зоне, времени прохождения автомобилем заданной длины, состава транспортного потока), периферийные устройства первичной обработки и обмена информацией с центром управления.

Данные, формируемые подсистемой мониторинга параметров транспортных потоков на основе показаний транспортных детекторов, могут быть сгруппированы следующим образом:

- данные о дорожном движении;
- ДТП и аномалии;
- классификация транспортных средств для статистического учета.

Подсистема мониторинга параметров транспортных потоков на основе показаний транспортных детекторов выдает информацию по следующим параметрам дорожного движения:

а) Интенсивность движения представляет собой количество транспортных средств, проходящих через какое-либо сечение или отрезок дороги за единицу времени.

Интенсивность движения (трафика) по магистрали зависит не только от ее параметров, но связана с сезонными изменениями движения транспортных средств, пиковыми нагрузками.

б) Состав транспортного потока характеризуется типами транспортных средств в транспортном потоке, выражается в процентном отношении к общему транспортному потоку или в относительных единицах. Состав транспортного потока влияет на среднюю скорость транспортного потока на определенном участке дороги.

в) Плотность потока, определяемая числом транспортных средств на единицу длины дороги, в основном, на один километр. Плотность количественно характеризуется занятостью участка дороги и связана со средним расстоянием между последовательно движущимся друг за другом транспортом.

г) Скорость транспортного потока является качественной характеристикой, определяющей движение транспортного средства. Наличие данной информации с учетом информации о плотности транспортного потока можно с большой вероятностью прогнозировать возможные заторы на опорной магистральной сети и тем самым предупредить или снизить возможные последствия развития аварийных ситуаций.

д) Временная или мгновенная скорость транспортного средства характеризует скорость автомобиля или нескольких транспортных средств в момент измерения.

Для оптимального управления движением необходимо осуществлять измерения скорости и плотности транспортного потока на всем протяжении дороги через определенные расстояния, величина которого определяется из условия получения необходимой точности исходной информации с целью прогнозирования заторов и аварийных ситуаций и управления потоком транспортных средств.

Пространственная скорость потока оценивается по результатам измерения скоростного режима по длине магистралей. Получение данной информации возможно осуществить только в процессе постоянного измерения скоростного режима транспортных потоков на определенном участке дороги.

Детекторы транспорта разделяют на две основные категории: встраиваемые в дорожную конструкцию устанавливаемые около дороги.

К детекторам транспорта, встраиваемым в дорожную конструкцию отнесены следующие:

- детектор на пневматических трубках;
- детектор на индукционной петле;
- электромагнитный детектор;
- детектор на пьезоэлектрических датчиках;
- детектор-весы (взвешивающий в движении).

К детекторам транспорта, устанавливаемых около дороги отнесены следующие:

- видеодетектор транспорта;
- радиолокационный детектор;
- детектор на инфракрасных датчиках;
- ультразвуковой детектор;
- детектор на двухмерном массиве пассивных акустических датчиков.

Детекторы транспорта, встраиваемые в дорогу, являются наиболее традиционным средством снятия первичной информации о транспорте. К общим достоинствам категории встраиваемых детекторов относятся: большой опыт эксплуатации, дешевизна устройств детекторов, доступность для приобретения, устойчивость к погодным условиям. К недостаткам данной категории относятся: необходимость вскрытия дорожного полотна при установке и ремонте, перекрытие транспортного движения при проведении работ с детектором, уменьшение срока службы дорожного полотна, чувствительность к состоянию дороги.

Наиболее перспективными встраиваемыми детекторами являются детекторы на индукционной петле и пневматических трубках, которые чувствительны к высокой интенсивности транспортного движения и перепадам температуры. При этом детектор на индукционной петле предоставляет наиболее точные данные по сравнению с другими встраиваемыми детекторами.

Детекторы транспорта, устанавливаемые около дороги, обладают общим преимуществом - отсутствием необходимости вскрывать дорожное полотно и перекрывать дорожное движение на время установки и ремонта. Также к общему преимуществу детекторов данной категории следует отнести возможность детекции транспорта сразу в нескольких зонах (либо на нескольких полосах дороги).

Общим недостатком устанавливаемых около дороги детекторов является чувствительность к окружающей среде, более высокая стоимость оборудования, необходимость более частого проведения ремонтных, либо эксплуатационных работ.

Видеодетекторы обладают наибольшей зоной детекции по сравнению со всеми детекторами (из обеих категорий). Видеодетекторы эффективны при одновременной детекции транспортных средств на 10 и более полосах дороги, либо перекрестках. По сравнению с другими детекторами, данные детекторы способны предоставить расширенный набор данных о транспортном средстве. К недостаткам относится высокая чувствительность к условиям окружающей среды: дождь, снег, переход день/ночь; вибрациях при ветре; тень от транспортных средств; воде, грязи и кусочкам льда на объективе.

Также возможны проблемы детекции транспорта, сливающегося по цвету с дорогой и перегороженного другими транспортными средствами в условиях плотной пробки.

Для гармонизации процесса получения информации рекомендуется совместное

применение детекторов на индукционной петле и видеодетекторов транспорта. Такая схема позволит получать актуальную и наиболее полную информацию о дорожном трафике в независимости от погодных условий.

Согласно установленному Порядку мониторинга дорожного движения, в границах муниципальных районов обследование дорожного движения осуществляется на межселенных территориях в отношении транспортных средств и пешеходов на категориях дорог, установленных ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования":

- а) автомагистрали (категория IA);
- б) скоростные автомобильные дороги (категория IB);
- в) дороги обычного типа (нескоростные дороги) (категории IB, II);

г) участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи городских поселений в составе муниципального района между собой и с другими городскими поселениями и городскими округами;

д) иные участки дорог, вне зависимости от категории при необходимости. Расположение планируемых детекторов представлено на рисунке ниже.

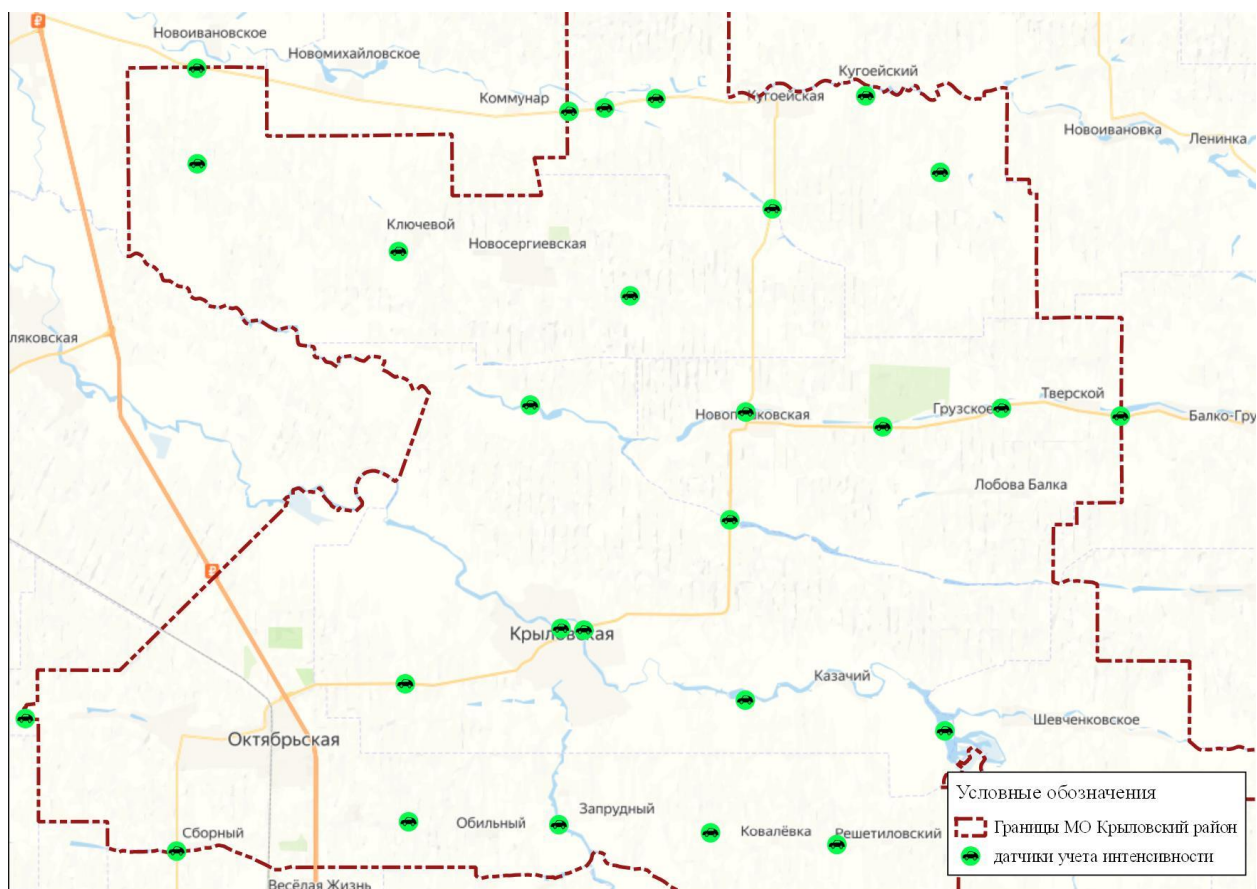


Рисунок 42 Расположение планируемых детекторов транспорта

2.13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

В современных условиях все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся до водителей с помощью следующих технических средств:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- другие направляющие устройства, которые являются средствами информации.

Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В целях создания условий для упорядоченного движения транспортных средств с минимальными затратами, и как следствие, снижение риска возникновения ДТП планируется нанесение горизонтальной дорожной разметки на основных магистралях, обеспечивающих транспортную связь между населенными пунктами в границах сельских поселений:

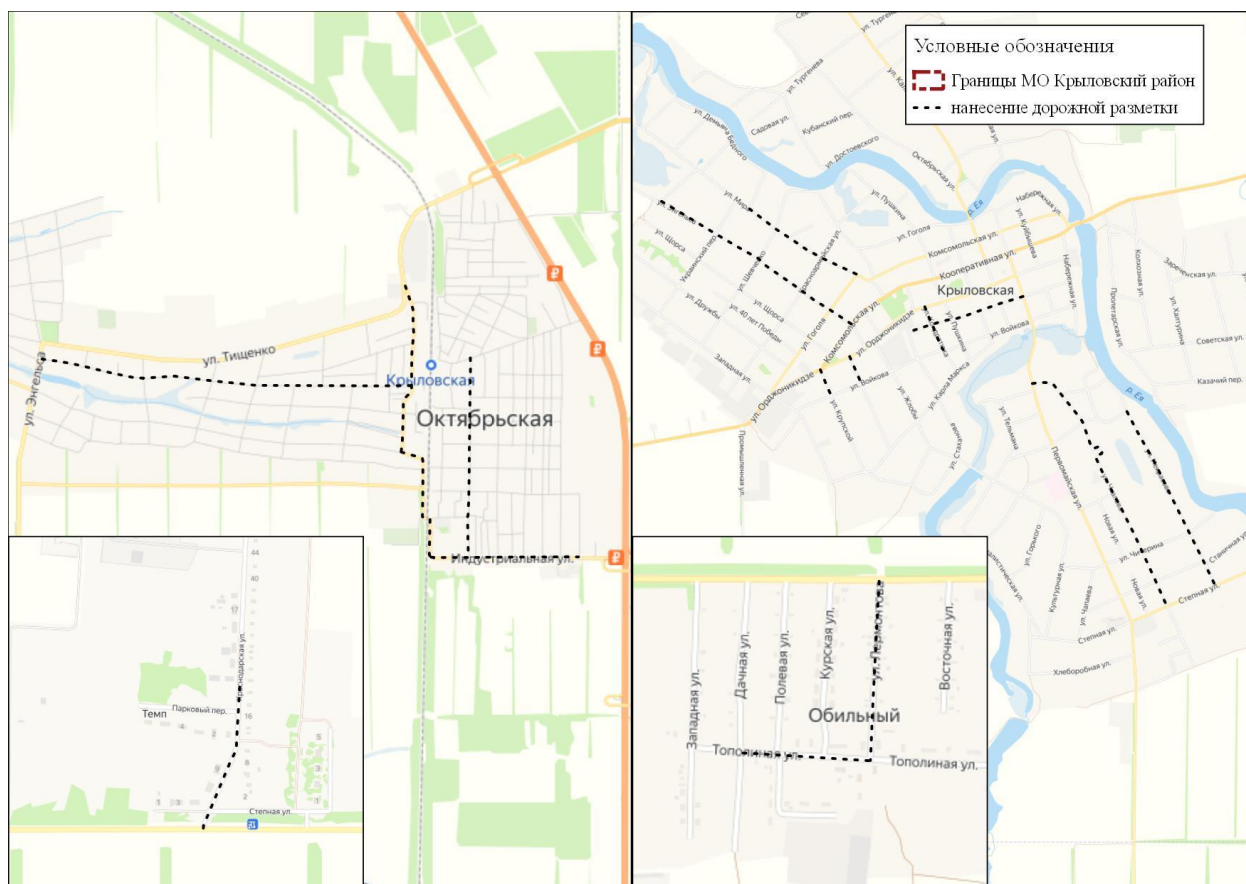


Рисунок 43 Нанесение горизонтальной дорожной разметки (1)

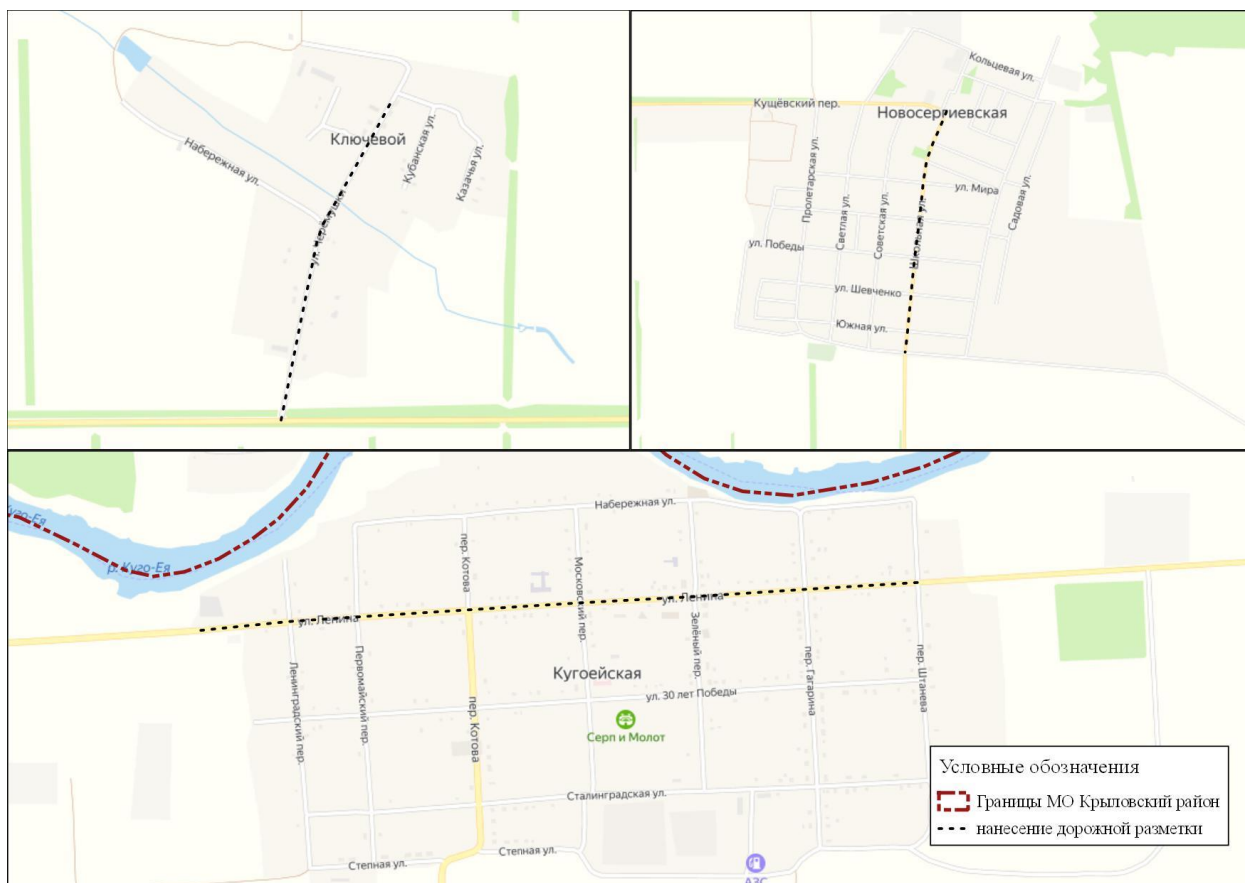


Рисунок 44 Нанесение горизонтальной дорожной разметки (2)

При нанесении разметки необходимо учитывать:

- соответствие разметки установленным дорожным знакам;
- хорошую видимость обозначений в любое время суток;
- долговечность материалов.

С целью обеспечения долговечности рекомендуется нанесение дорожной разметки термопластиком горячего типа.

Совершенствование системы информационного обеспечения необходимо реализовать путём оснащения остановочных пунктов Крыловского района средствами зрительного информирования пассажиров, а также внедрением системы предоставления пассажирам возможности отслеживания движения транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа через сеть «Интернет».

Средства зрительного информирования пассажиров, расположенные на остановочных пунктах, должны содержать следующую информацию:

- а) условное обозначение транспортного средства, используемого для осуществления регулярных перевозок;
- б) наименование остановочного пункта;

в) номера маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт;

г) наименование конечного остановочного пункта каждого маршрута регулярных перевозок;

д) расписание для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт;

е) надпись "По требованию" в остановочных пунктах, в которых посадка (высадка) пассажиров осуществляется по их требованию;

ж) надпись "Посадки нет" в остановочных пунктах, в которых осуществляется только высадка пассажиров;

з) наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением регулярных перевозок.

Для внедрения системы предоставления пассажирам возможности отслеживания движения транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа через сеть «Интернет» необходимо создать координационный центр для взаимодействия с перевозчиками и разработать интернет-платформу для агрегации и отображения данных со спутниковой аппаратуры ГЛОНАСС. Кроме того, рекомендуется обеспечить предоставление пассажирам возможности дистанционного (с использованием электронных способов и средств связи) получения информации относительно соответствия/несоответствия для проезда маломобильных групп населения транспортных средств, используемых на конкретном маршруте регулярных перевозок: низкий пол, дополнительные поручни, наличие подъемного механизма и т.п.

2.14. Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.

Согласно проведенным транспортным расчетам в данный момент от транзитного движения страдают станции Крыловская, Новопашковская, Новосергиевская и Кугоейская. Это связано как с ежедневной трудовой миграцией населения, так и с перемещением грузов по наикратчайшему пути. При этом движение транзитного транспорта создает дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть населенных пунктов, приводит к ускоренному износу дорожного полотна, отрицательно влияет на безопасность дорожного движения и экологическую обстановку.

В соответствии с программными документами территории запланировано строительство автомобильных обходов, которые позволят вывести транзитный транспорт

за пределы населенного пункта. В данной работе проведена оценка эффективности мероприятий, предусмотренных программными документами:

- дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Крыловская, протяжённостью 9,74 км;
- дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст. Крыловская, протяжённостью 11,42 км;
- дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст.Новопашковская, протяжённостью 3,42 км;
- дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст.Кугоейской, протяжённостью 5,30 км;
- дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом ст.Новосергиевской, протяжённостью 2,35 км.

Предварительные расчёты показали низкую эффективность отдельных мероприятий, предусмотренных программными документами. Так, строительство южного обхода ст-цы Крыловская будет пользоваться значительно меньшим транспортным спросом, чем её северный обход.

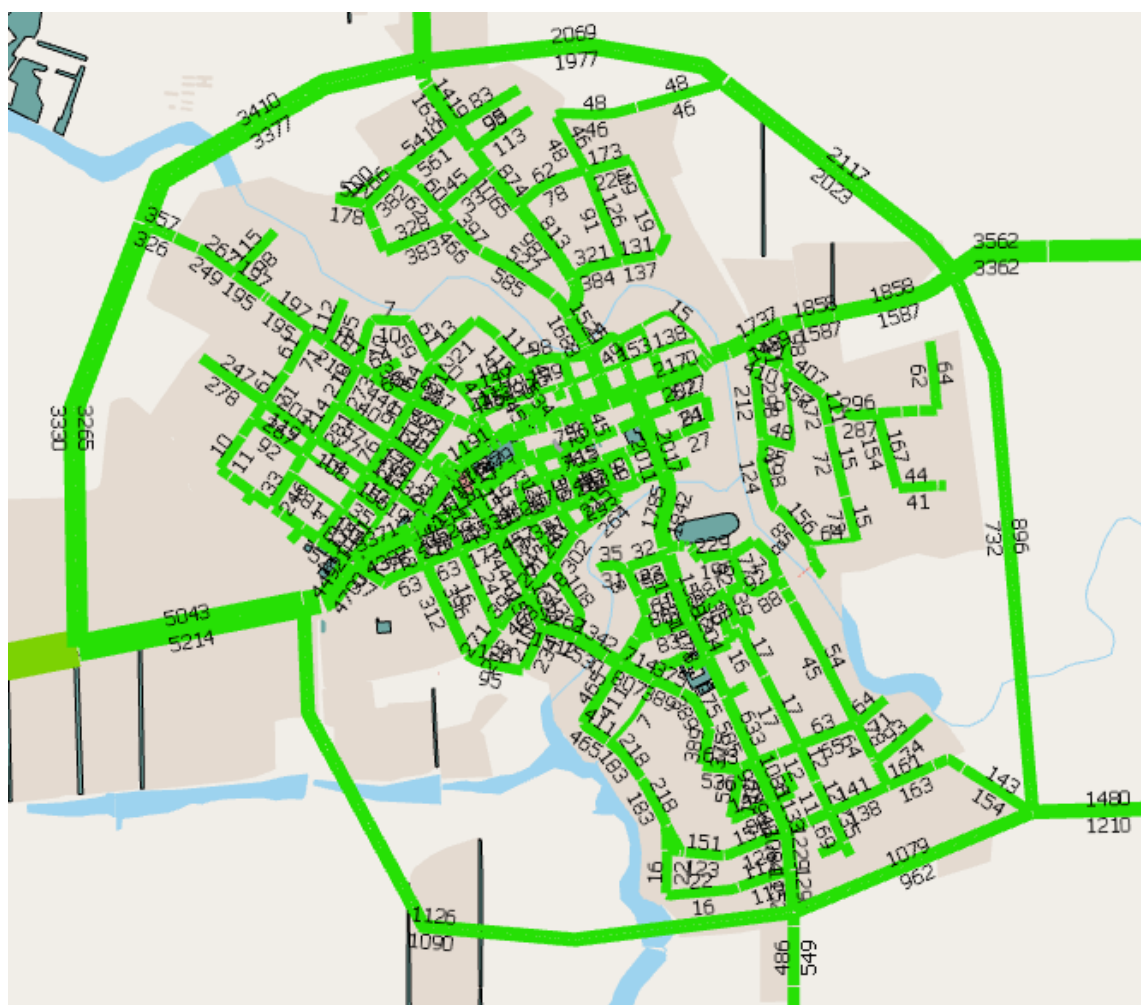


Рисунок 45 Результаты моделирования дорожного движения на планируемых обходах станции Крыловская.

То же касается и восточного обхода станции Кугойская, где спрос на перемещения с южного на восточное направление не превышает 100 автомобилей в сутки.

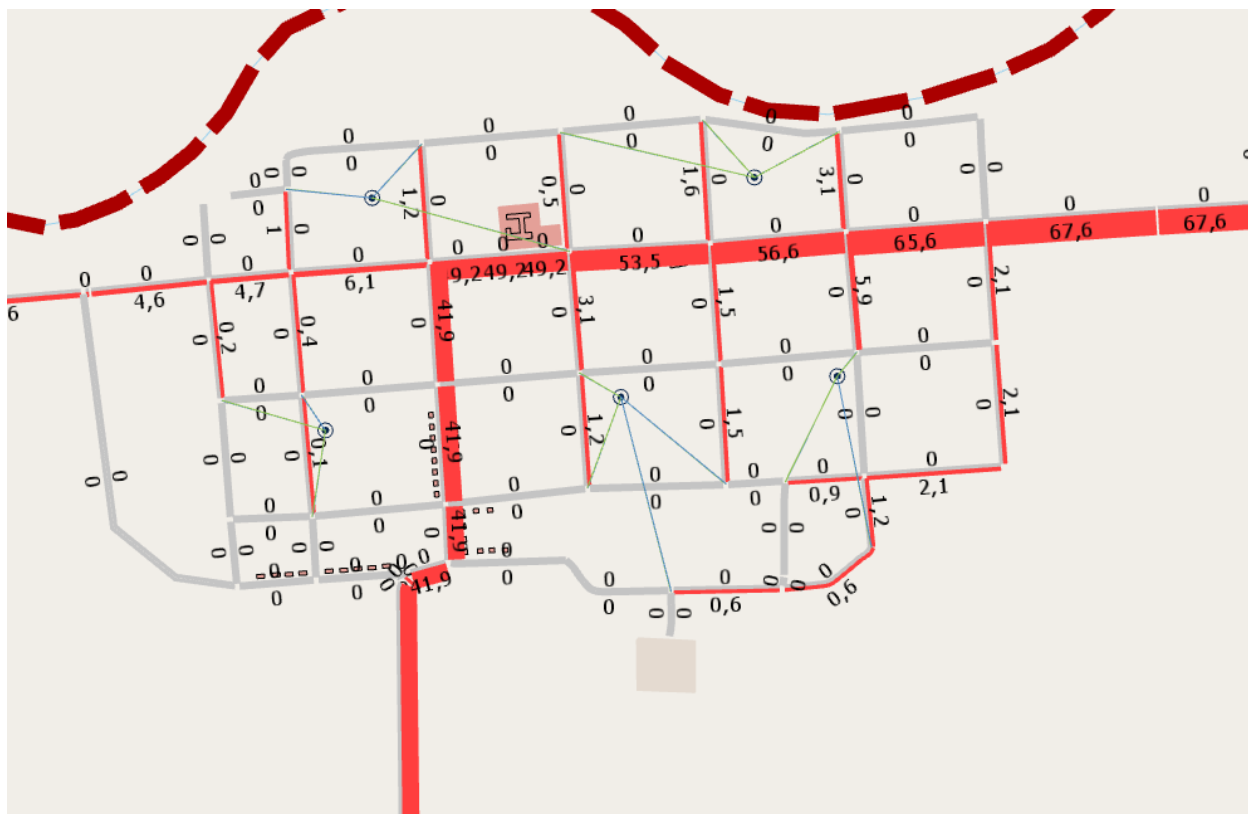
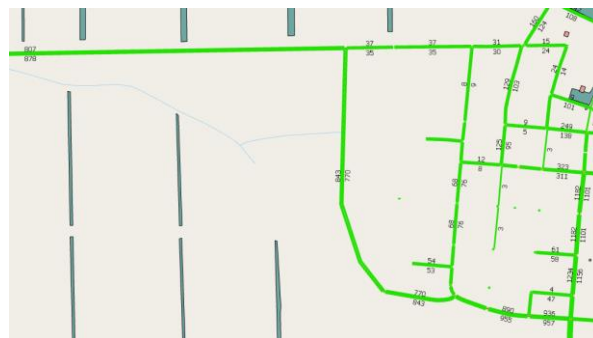


Рисунок 46 Анализ транспортных перемещений в сторону восточного выезда из ст.Кугойская

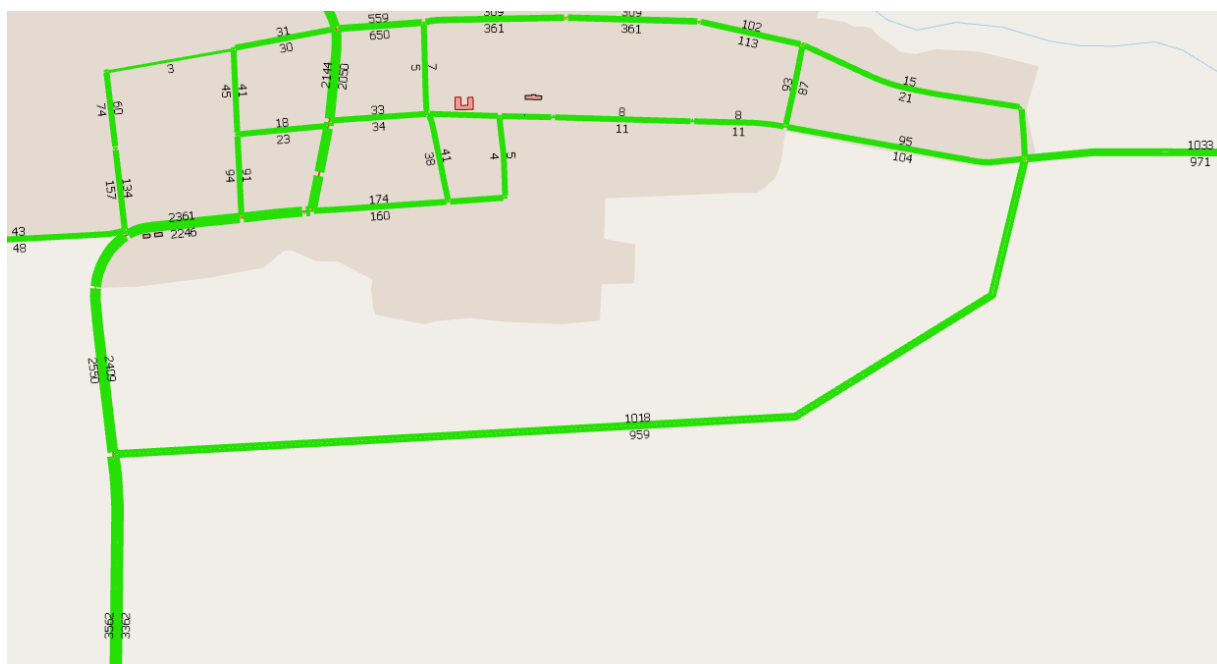
Эффективность строительства оставшихся обходов достаточно высока. Планируемые дороги способны перенаправить большую часть транзитного транспорта из населённых районов станиц.



Обход ст.Кугойская



Обход ст.Новосергиевская



Обход ст.Новопашковская

Строительство объездных дорог в перспективе повлечет за собой изменение схемы проезда грузового транспорта, что также положительно отразится на состоянии улично-дорожной сети рассмотренных населенных пунктов, безопасности движения, экологическом состоянии окружающей среды. Перспективная схема движения грузового транспорта представлена на рисунке ниже.

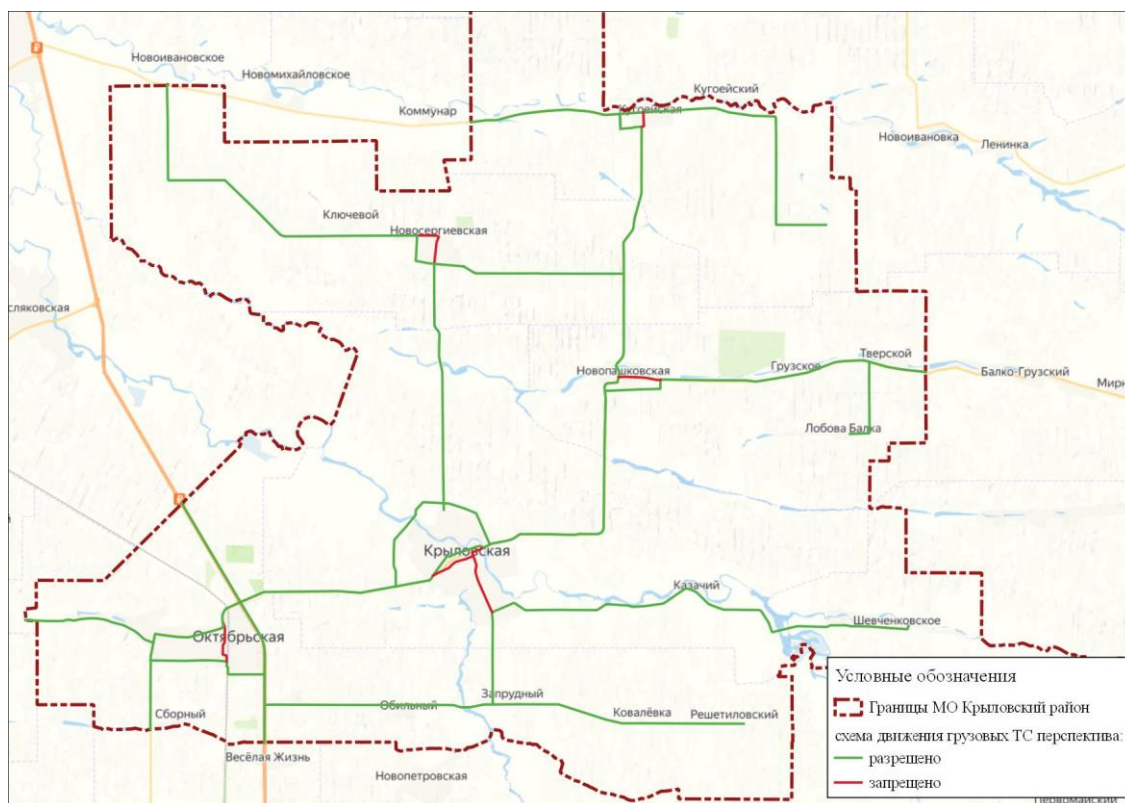


Рисунок 47 Схема движения грузового транспорта в перспективном положении

2.15. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения. Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин.

Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по городским улицам, характеризующимся порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным.

Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима.

Для реализации данных мероприятий на территории Крыловского района рекомендуется организация зон успокоенного движения методом ступенчатого снижения скорости на участках автомобильных дорог в районах плотной жилой застройки, вблизи образовательных учреждений. Расположение планируемых зон успокоенного движения представлено на рисунке ниже.

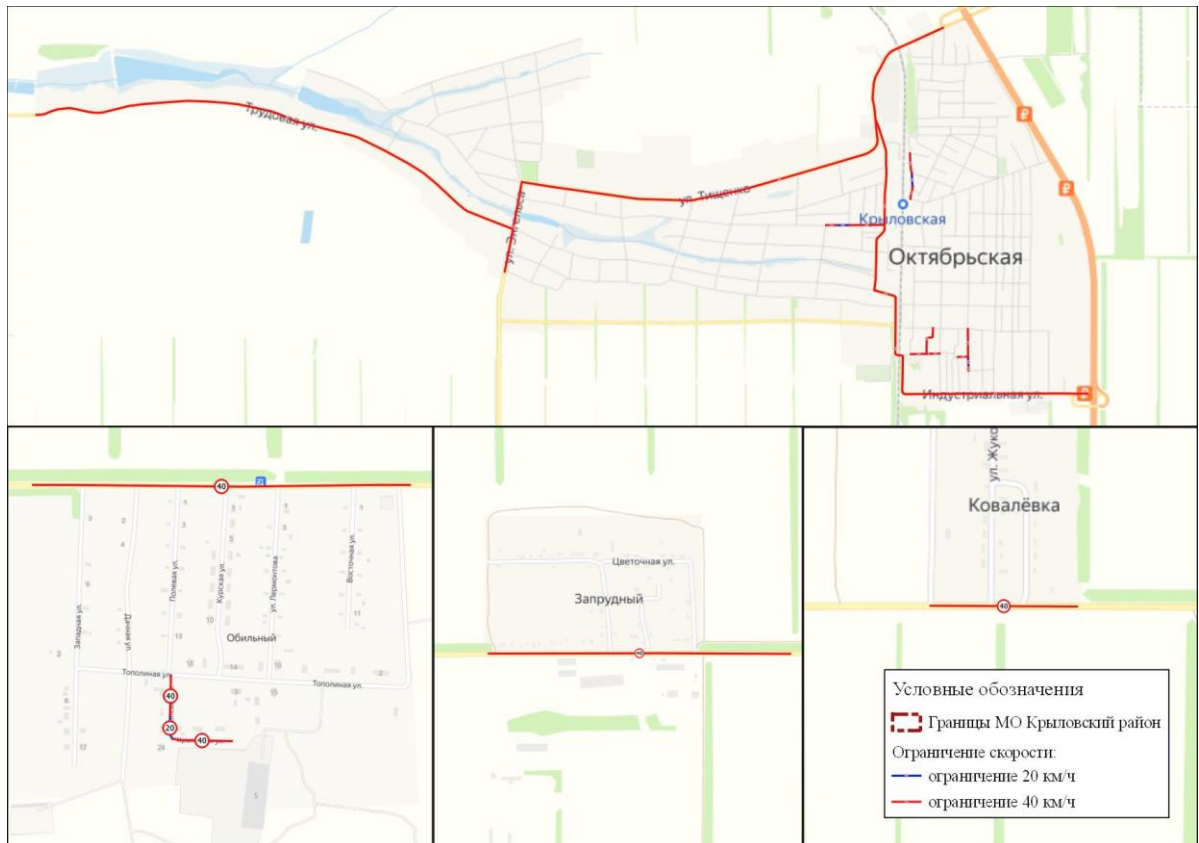


Рисунок 48 Расположение планируемых зон успокоенного движения (1)

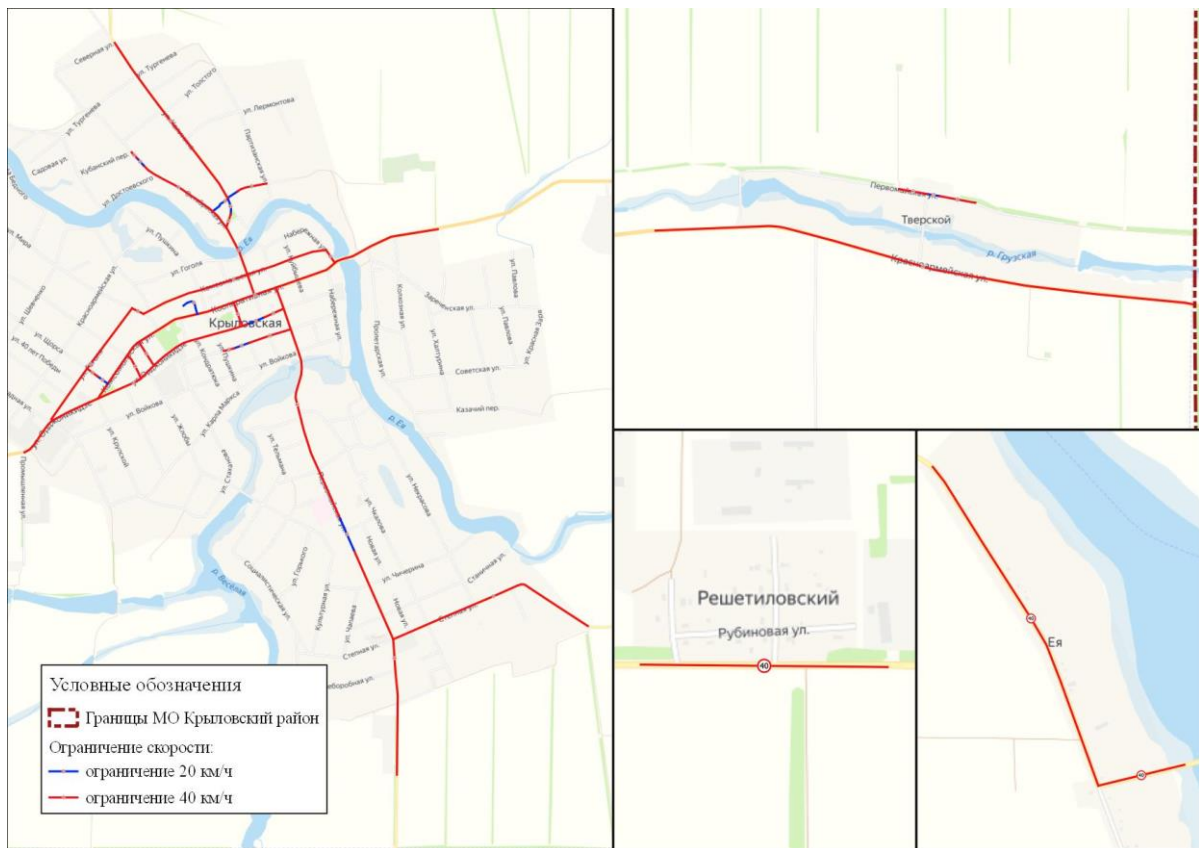


Рисунок 49 Расположение планируемых зон успокоенного движения (2)



Рисунок 50 Расположение планируемых зон успокоенного движения (3)

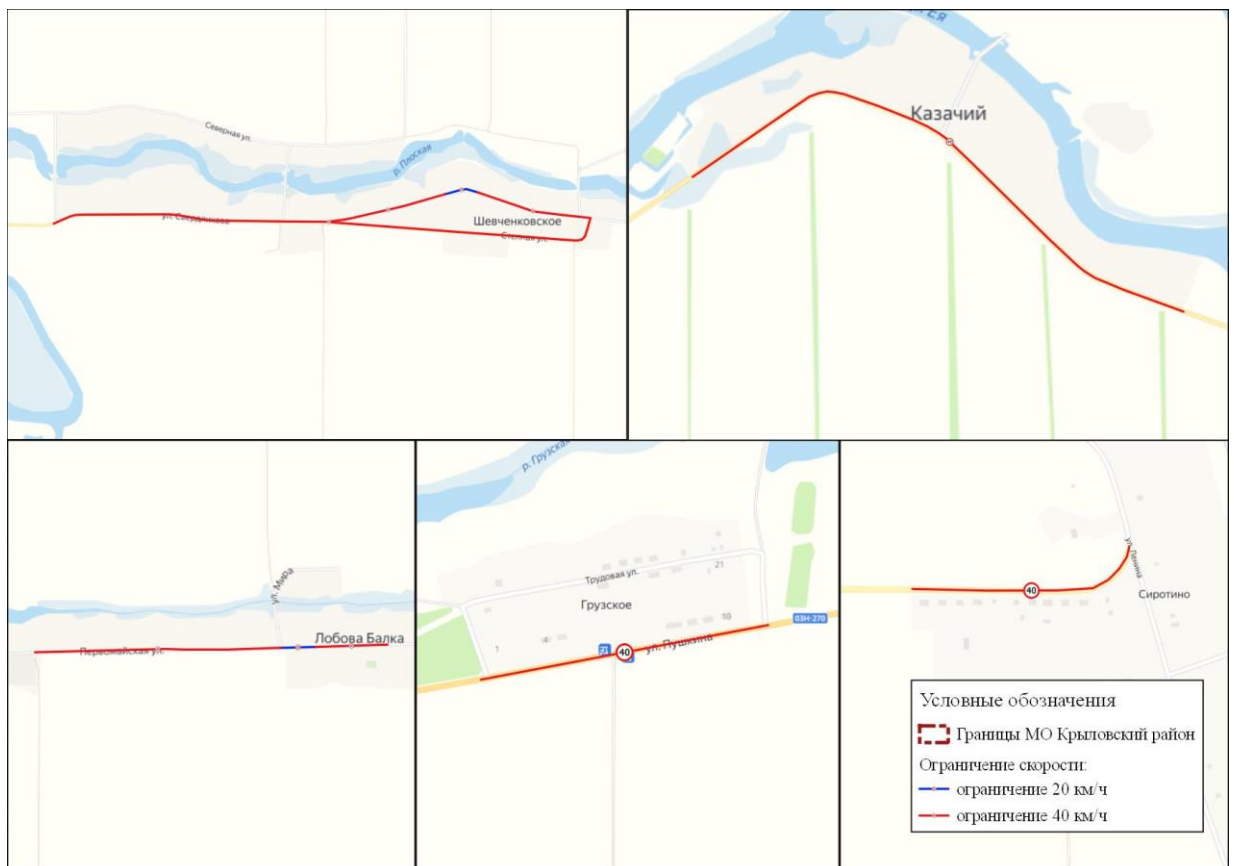


Рисунок 51 Расположение планируемых зон успокоенного движения (4)

2.16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Маломобильные группы населения (МГН) - люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

Мероприятия по обеспечению доступности МГН городской среды, реконструкции сложившейся застройки, должны учитывать физические возможности всех категорий МГН, включая инвалидов, и быть направлены на повышение качества городской среды по критериям доступности, безопасности, комфортности и информативности.

Инвалид - человек, имеющий нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, в том числе с нарушением опорно-двигательного аппарата, нарушениями зрения и дефектами слуха, которые мешают его полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими, в том числе из-за пространственно-средовых барьеров.

Согласно «Конвенции о правах инвалидов» необходимо принимать меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи, включая информационно-коммуникационные технологии и системы, а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения. Эти меры, которые включают выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности, должны распространяться, в частности: на здания, дороги, транспорт и другие внутренние и внешние объекты, включая школы, жилые дома, медицинские учреждения и рабочие места; на информационные, коммуникационные и другие службы.

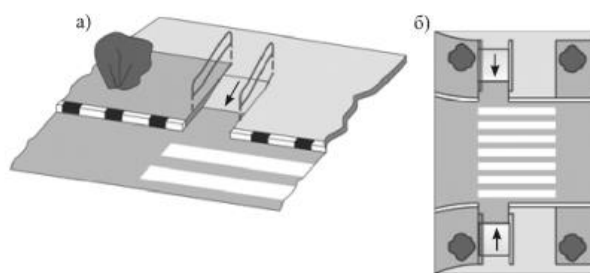
Принимая во внимание цели федеральной программы «Доступная среда» в рамках КСОДД рекомендуется организовать:

- ✓ оборудование остановок общественного транспорта по улицам: - пандусами и местными повышениями тротуара и бордюрного камня с целью удобства посадки всех маломобильных групп населения;
- ✓ привлечение перевозчиков с низкопольными автобусами для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок.
- ✓ обозначение стояночных(парковочных) мест для инвалидов дорожными знаками 6.4 + 8.17 и дорожной разметкой 1.24.3. в рамках проекта организации дорожного движения.

Организация пандусов на пешеходных переходах

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные нерегулируемые пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м (далее – пандусы).

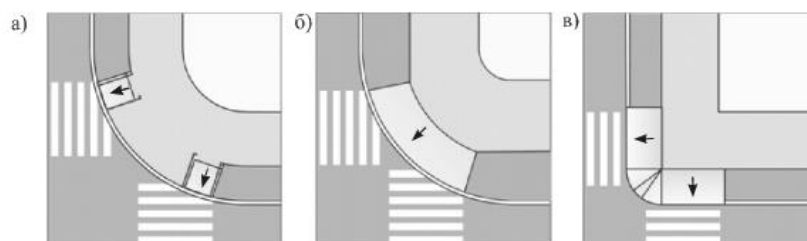
Для тротуаров шириной 4 м и более, примыкающих к проезжей части автомобильной дороги, а также для тротуаров шириной 2 м и более, отделенных от проезжей части полосой озеленения шириной не менее 2 м, рекомендуется применение пандуса с колесоотбойными бортиками, нижняя часть которого сопрягается с расположенной перед пешеходным переходом горизонтальной площадкой, имеющей длину 1,5–2 м и ширину, соответствующую ширине пандуса. Пандусы данного типа в пределах проезжей части автомобильной дороги следует размещать на одной линии по краю пешеходного перехода. Пример организации пандусов представлен на рисунках ниже.



а – общий вид; б – вид сверху

Рисунок 52 Пример организации пандусов на пешеходных переходах, отделенных от проезжей части полосой озеленения

На участках, где ширина тротуара вместе с полосой озеленения менее 4 м (условия движения соответствуют нормальным), допускается выполнять пандусы аналогично варианту 1, но без горизонтальной площадки, расположенной перед пешеходным переходом.



а – пандус на каждом переходе; б – один пандус по ширине внешних границ переходов; в – комбинированный пандус по ширине перехода (уклон 50‰)

Рисунок 53 Варианты размещения пандусов на пешеходных переходах, выполненных по продолжению тротуара или пешеходной дорожки

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м.

Устройство пандусов не требуется в случае оборудования приподнятого пешеходного перехода.

Регулируемые перекрестки должны быть оснащены средствами визуальной и звуковой индикации, отдельными от средств индикации, предназначенных для ТС.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации или начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. Ширина тактильной полосы принимается в пределах 0,5-0,6 м.

На рисунке ниже показан пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

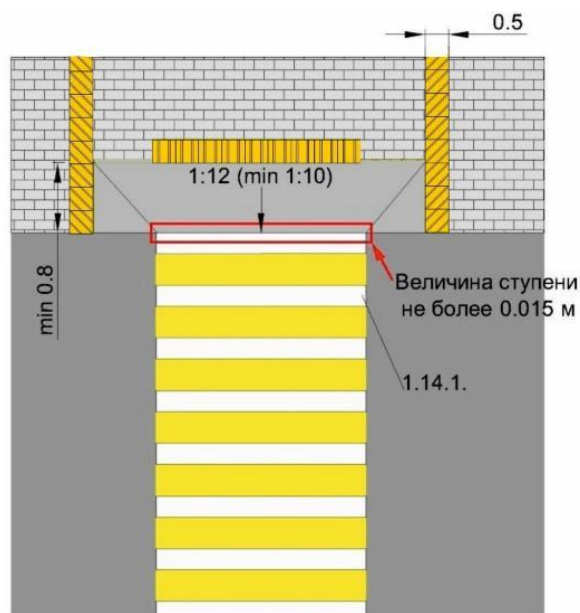


Рисунок 54 Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой

На пешеходных и транспортных коммуникациях для инвалидов с дефектами слуха должны быть установлены световые (проблесковые) маячки, сигнализирующие об опасном приближении (прибытии) транспортных средств (поезд, автобус, троллейбус, трамвай, судно и др.) в темное время суток, сумерках и в условиях плохой видимости (дождь, туман, снегопад).

Регулируемые наземные пешеходные переходы следует оборудовать средствами светофорной сигнализации согласно ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ Р 52282-2004, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и

тактильные), обеспечивающие доступность и безопасность движения инвалидов и других маломобильных групп населения и выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51648-2000, ГОСТ Р 51671-2000, ГОСТ Р 52131-2003, а в некоторых случаях – опорными стационарными реабилитационными устройствами по ГОСТ Р 51264-99.

Организация остановочных пунктов для МГН

Посадочную площадку остановочного пункта следует выполнять приподнятой на 0,2 м над поверхностью остановочной площадки. Указанное значение может быть скорректировано до высоты уровня пола или нижней ступени преобладающих типов доступных для инвалидов маршрутных транспортных средств, останавливающихся на остановочном пункте. Для обеспечения возможности остановки маршрутного транспортного средства с минимальным зазором относительно посадочной площадки (0,05 м и менее) рекомендуется применять бордюрный камень со скошенной кромкой и закруглением в нижней его части радиусом 0,05 м.

При наличии перепада высот между поверхностями пешеходных путей, примыкающих к остановочному пункту, и посадочной площадки доступность остановочного пункта для людей в креслах-колясках, с детской коляской и некоторых других маломобильных групп населения обеспечивается применением одного или нескольких пандусов



Рисунок 55 Пример организации пандуса на остановочном пункте

Для инвалидов по зрению на остановочных пунктах дополнительно предусматриваются тактильные указатели, содержащие информацию об организации движения на маршруте (тактильные схемы, таблички, стенды с выпуклыми символами или шрифтом Брайля, тактильные поверхности со схемой маршрута), звуковые устройства,

радиоинформаторы системы информирования и ориентирования МГН, искусственное освещение повышенной яркости в темное время суток.

Обустройство остановочного пункта тактильными указателями для слепых и слабовидящих людей осуществляется по СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007.

Транспортные средства пассажирского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов» должны быть оборудованы специальными устройствами и системами для обеспечения доступности и безопасности различных категорий МГН.

Организация парковочных мест для МГН

1) В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012 «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 из расчета, при числе мест:

- до 100 включительно – 5% мест, но не менее одного места;
- от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;
- от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;
- от 1001 места и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше».

2) Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2004 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 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний», расположенным на высоте не менее 1,5 м.

3) 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 антискользящее покрытие.

4) Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0х3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м.

5) Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.

Данные мероприятия прежде всего целесообразно проводить возле медицинских учреждений, а также на территории пешеходных зон и на подходах к ним.

Учитывая дефицит финансирования, на данном этапе предлагается ограничиться строительством пандусов, причем избирательно. Реализация прочих мероприятий по данному разделу рекомендуется в периоде за расчетным сроком.

На рисунке ниже представлено расположение пандусов, планируемых к строительству.

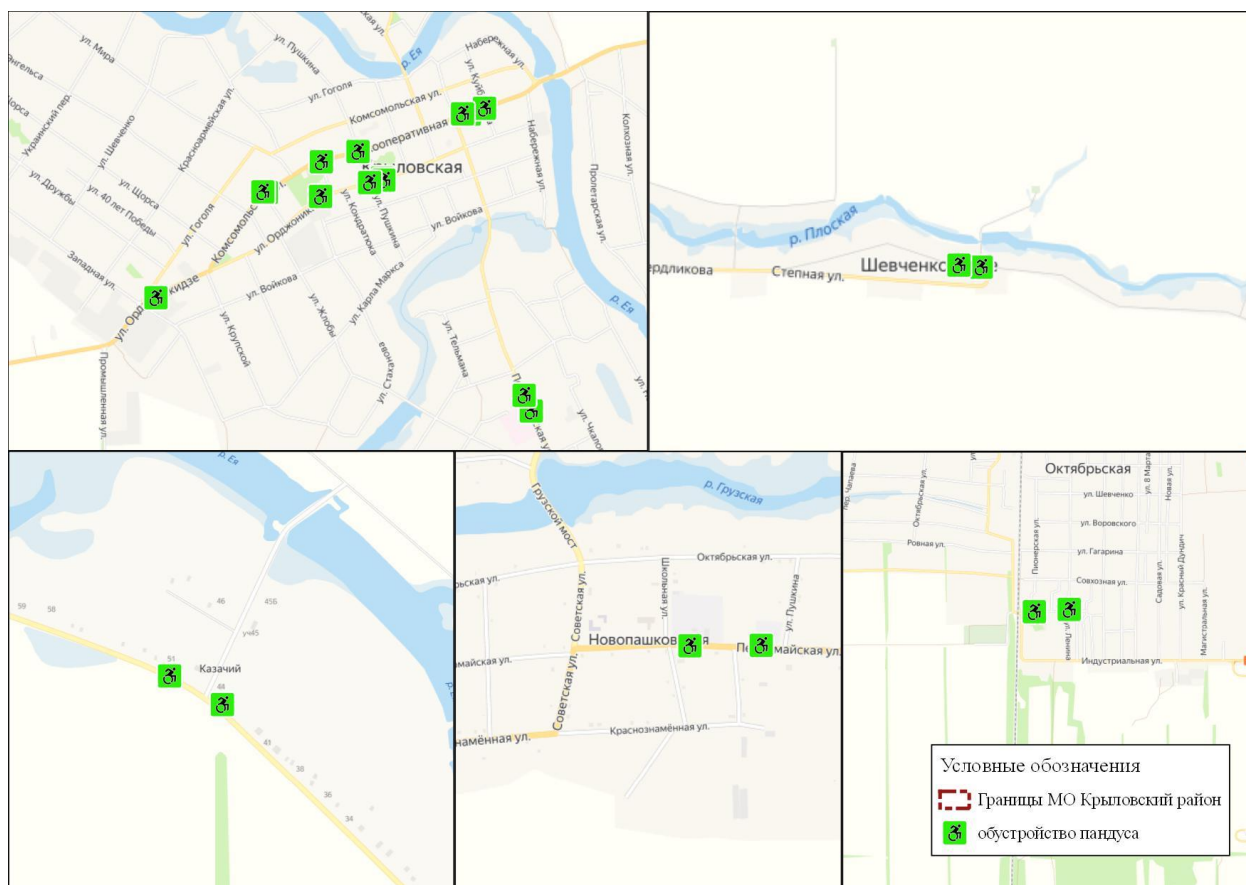


Рисунок 56 Расположение пандусов, планируемых к строительству (1)

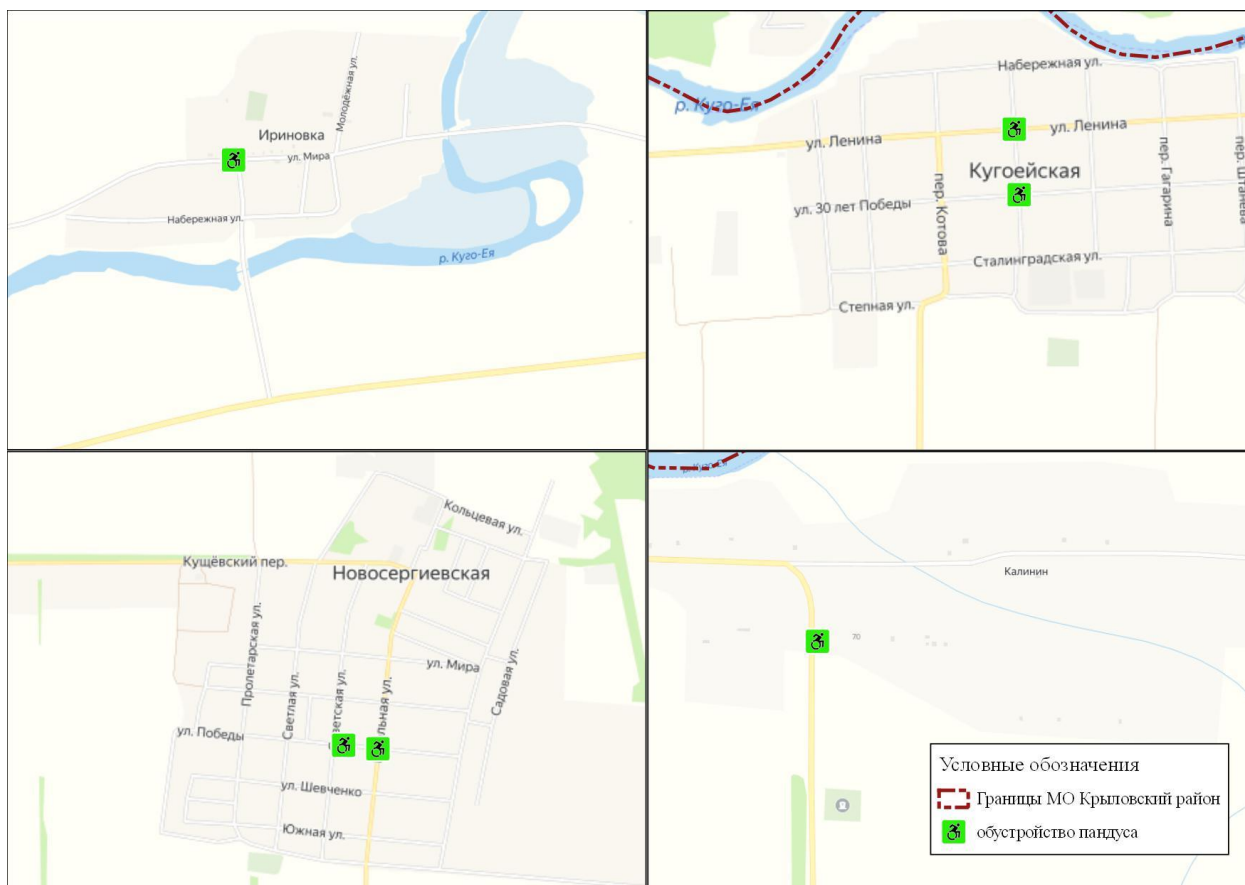


Рисунок 57 Расположение пандусов, планируемых к строительству (2)

В периоде за расчетным сроком рекомендуется устройство пандусов на всех пешеходных переходах с целью повышения мобильности МГН.

2.17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.

Мероприятия по организации ТСОДД вблизи образовательных учреждений предлагаются на основе результатов натурного обследования. Выявленные нарушения в организации безопасного маршрута движения детей представляют реальную угрозу безопасности дорожного движения и могут послужить предпосылкой к совершению дорожно-транспортных происшествий, в том числе с тяжкими последствиями. Проектом предусмотрено устранение нарушения стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения БДД путем адресного обустройства элементов, представленных в таблице ниже.

Таблица 31 Перечень мероприятий на УДС возле образовательных учреждений

№ п/п	Наименование образовательного учреждения	Адрес	Мероприятия
1	МБОУ СОШ №2	Крыловская, ул. Орджоникидзе 41	установка пешеходных ограждений
2	МБОУ СОШ №4	Шевченковское, ул. Свердликова 45	установка пешеходных ограждений
3	МБОУ СОШ №5	Октябрьская, ул. К.Маркса 120	организация подхода.
4	МБОУ СОШ №30	Октябрьская, ул. Привокзальная 1	обустройство пешеходного перехода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
5	МБОУ ООШ №13	Тверской, ул. Первомайская 31	организация подхода
6	МБОУ ООШ №14	Лобова Балка, ул. Первомайская 3ба	обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
7	МБОУ НОШ № 15	Обильный, ул. Полевая 22	установка дорожного знака 1.23 "Дети", обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
8	МБДОУ №2	Новосергиевская, ул. Школьная 7б	установка пешеходных ограждений
9	МБДОУ №6	Октябрьская, пер. Зеленый 5	установка дорожного знака 1.23 "Дети", обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
10	МБДОУ №9	Кугоейская, пер. Зеленый 7а	установка дорожного знака 1.23 "Дети", обустройство пешеходного перехода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
11	МБДОУ №10	Октябрьская, пер. Матросова 1	установка дорожного знака 1.23 "Дети", обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей

№ п/п	Наименование образовательного учреждения	Адрес	Мероприятия
12	МБДОУ №15	Октябрьская, ул. Привокзальная 3	обустройство пешеходного перехода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
13	МБУ ДО ДЮСШ	Крыловская, ул. Орджоникидзе 88	установка дорожного знака 1.23 "Дети", установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей
14	МБУ ДО ДДТ	Крыловская, ул. Кирова 1	установка дорожного знака 1.23 "Дети", обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей
15	МБДОУ №4	Крыловская, ул. Калинина 22 и Калинина 1	установка пешеходных ограждений
16	МБДОУ	Шевченковское, ул. Свердликова 45	установка пешеходных ограждений
17	ГК УО КК школа-интернат	Крыловская, ул. Октябрьская 106	обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, строительство искусственных неровностей

На пешеходных переходах возле образовательных учреждений предлагается установить комплекты освещения пешеходного перехода на солнечных электростанциях (в состав «Комплекта» входит светофор типа Т7 с миганием желтого света и светодиодный светильник направленного света, оснащенный датчиком движения и датчиком освещенности).

Светильник включается в темное время суток при появлении пешехода в зоне пешеходного перехода и выключается через несколько минут после того, как пешеход покинул переход. «Комплект» обеспечивает комплексное решение вопросов обозначения и освещения пешеходного перехода и пешеходов на переходе при минимальных затратах. Пример предлагаемого к установке комплекта представлен на рисунках ниже.



Рисунок 58 Комплект освещения пешеходного перехода на солнечных электростанциях

2.18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

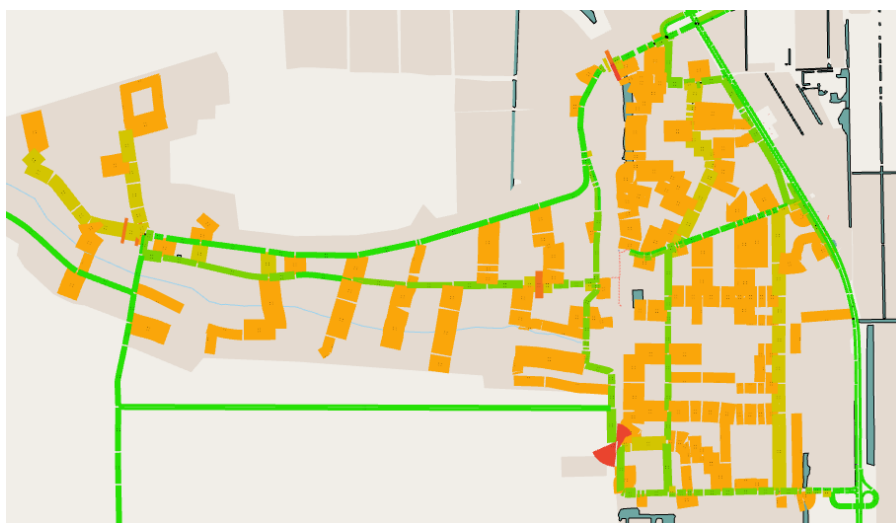
Одной из самых актуальных проблем транспортной инфраструктуры Крыловского района является ненормативное состояние дорожного полотна. Одним из показателей, характеризующих состояние дорожной сети и удобство движения, является показатель средней скорости движения по участкам УДС.

Комплексной схемой организации дорожного движения предусмотрен ряд мероприятий, повышающий эффективность функционирования сети дорог в населённых пунктах Крыловского района. Это мероприятия по капитальному ремонту и реконструкции местной сети дорог сельских поселений.

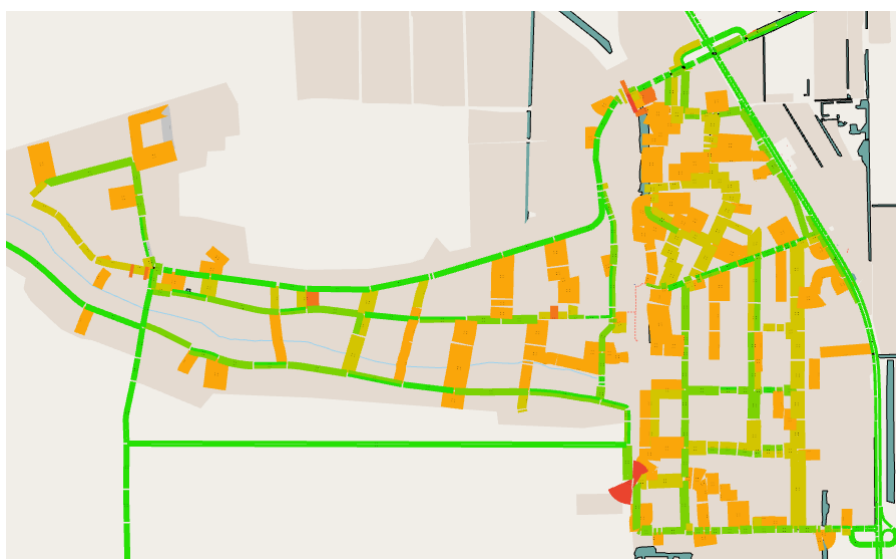
При назначении данного комплекса мероприятий произведена оценка наиболее эффективных участков УДС, пользующихся в будущем наибольшим спросом среди местных жителей сельских поселений. В станице Крыловская в результате реализации мероприятий местная дорожная сеть подключается к вновь возводимым транспортным обходам в точках наибольшего спроса среди местных жителей. В Октябрьской в результате реконструкции улицы Трудовая появляется альтернативная магистральная дорога в западной части станицы. Также в станицах Октябрьская, Крыловская, Новопашковская, Новосергиевская, Кугоейская создаются новые транспортные коридоры для движения

внутри этих населённых пунктов. В хуторе Тимашевка запланированы работы по капитальному ремонту центральной улицы с выходом к селу Ириновка, что сделает гораздо более комфортным перемещения жителей этих населённых пунктов. Также в рамках рассматриваемого комплекса мероприятий улучшены условия въезда в х.Сборный, пос.Водораздельный, пос.Ключевой, и пос. отделения № 2 совхоза Новосергиевский.

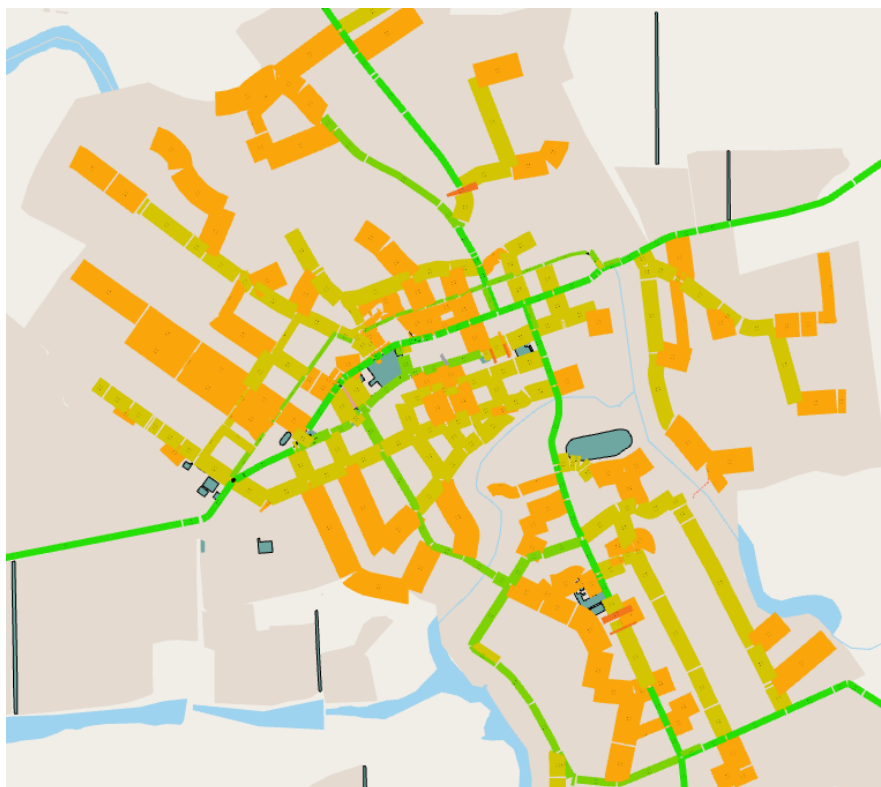
Результаты моделирования средних скоростей движения при движении по населённым пунктам представлены на рисунках ниже.



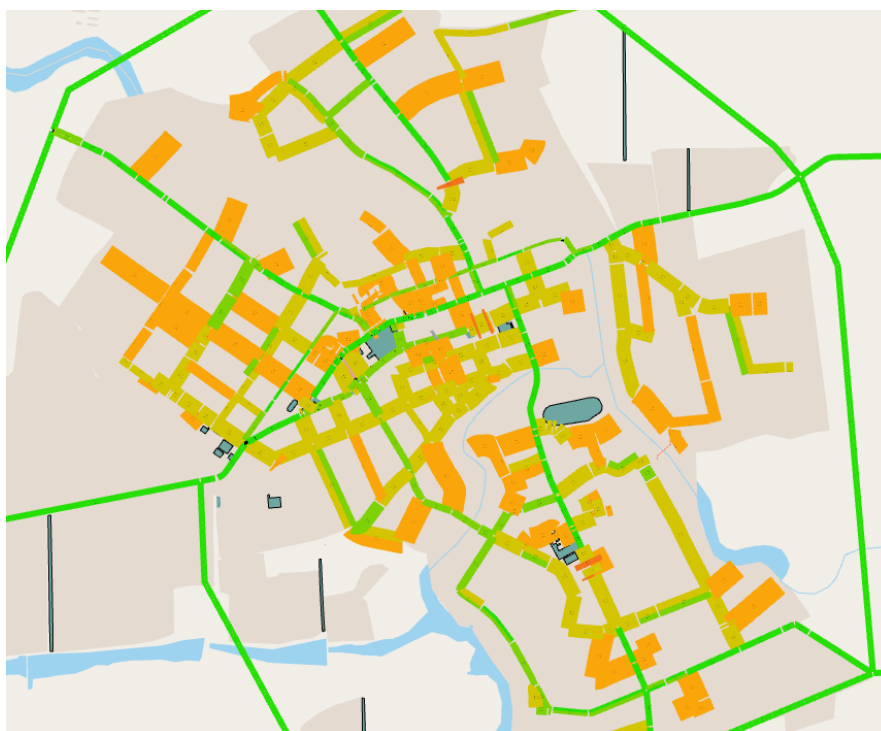
Прогноз 2036г. в
ст.Октябрьская до
реализации
мероприятий



Прогноз 2036г. в
ст.Октябрьская с
учётом мероприятий
КСОДД



Прогноз 2036г. в
ст.Крыловская до
реализации
мероприятий



Прогноз 2036г. в
ст.Крыловская с
учётом мероприятий
КСОДД



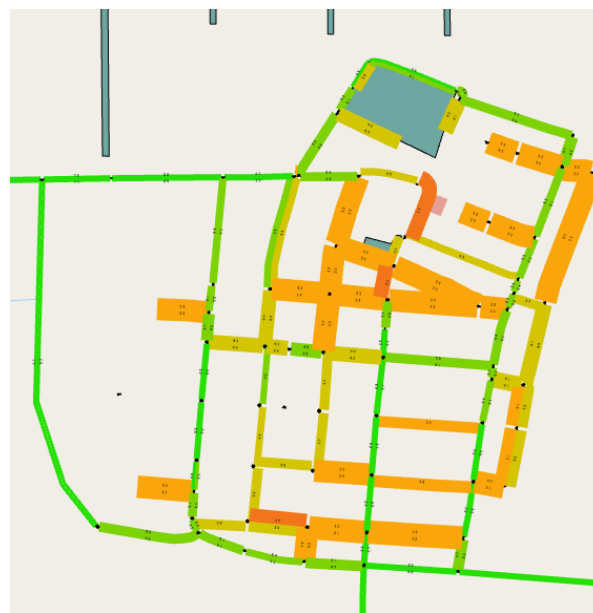
Прогноз 2036г. в ст.Новопашковская до реализации мероприятий



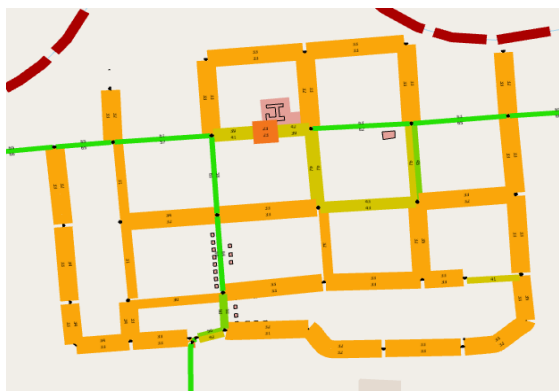
Прогноз 2036г. в ст.Новопашковская с учётом мероприятий КСОДД



Прогноз 2036г. в ст.Новосергиевская до реализации мероприятий



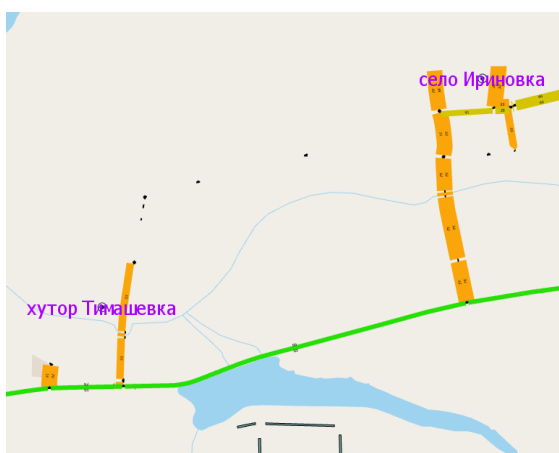
Прогноз 2036г. в ст.Новосергиевская с учётом мероприятий КСОДД



Прогноз 2036г. в ст.Кугоейская до реализации мероприятий



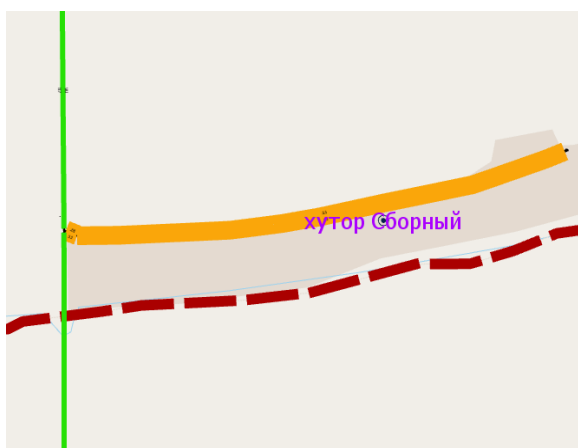
Прогноз 2036г. в ст.Кугоейская с учётом мероприятий КСОДД



Прогноз 2036г. в х.Тимашевка до реализации мероприятий



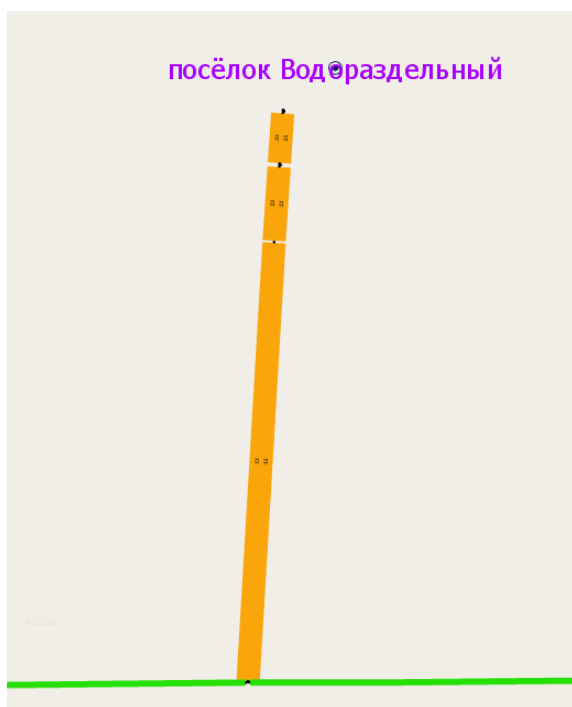
Прогноз 2036г. в х.Тимашевка с учётом мероприятий КСОДД



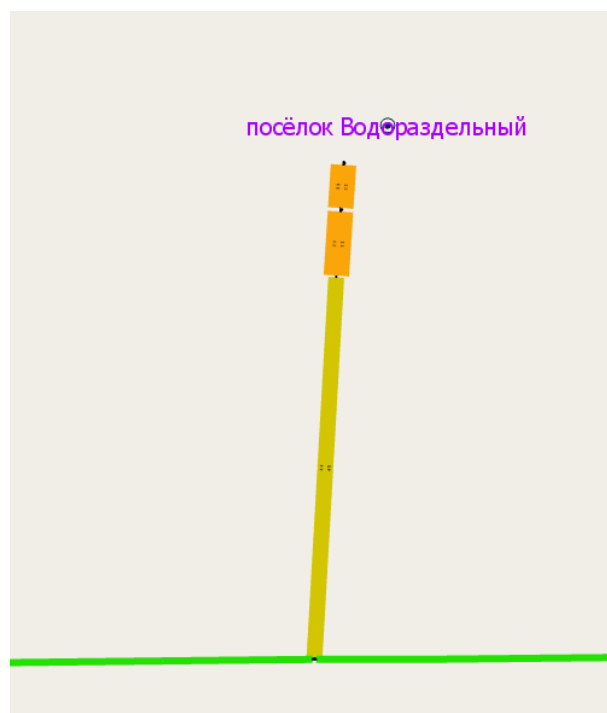
Прогноз 2036г. в х.Сборный до реализации мероприятий



Прогноз 2036г. в х.Сборный с учётом мероприятий КСОДД



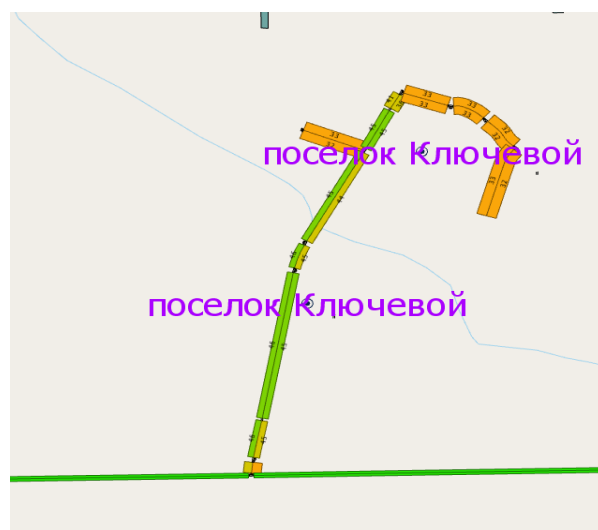
Прогноз 2036г. в пос.Водораздельный до реализации мероприятий



Прогноз 2036г. в пос.Водораздельный с учётом мероприятий КСОДД



Прогноз 2036г. в пос.Ключевой до реализации мероприятий



Прогноз 2036г. в пос.Ключевой с учётом мероприятий КСОДД

В ряде других населённых пунктов улучшаются условия для движения за счёт текущих ремонтов и небольших инфраструктурных проектов.

2.19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения Российской Федерации.

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления, а также результаты натурного обследования УДС.

Наиболее частыми дорожно-транспортными происшествиями на территории Крыловского района являются столкновения на перегонах в следствие нарушения правил расположения транспортных средств на проезжей части и неправильного выбора дистанции

К мерам по снижению количества столкновений ТС отнесены меры по развитию системы автоматизации правонарушений ПДД. Средства фиксации обеспечивают принудительное соблюдение водителями скоростного режима, тем самым способствуя повышению уровня безопасности организации дорожного движения. Их размещение целесообразно на прямых протяженных участках дорог, где условия дорожного движения способствуют превышению скорости транспортного средства.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 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.

Расположение планируемых камер фиксации нарушений ПДД представлено на рисунке ниже.

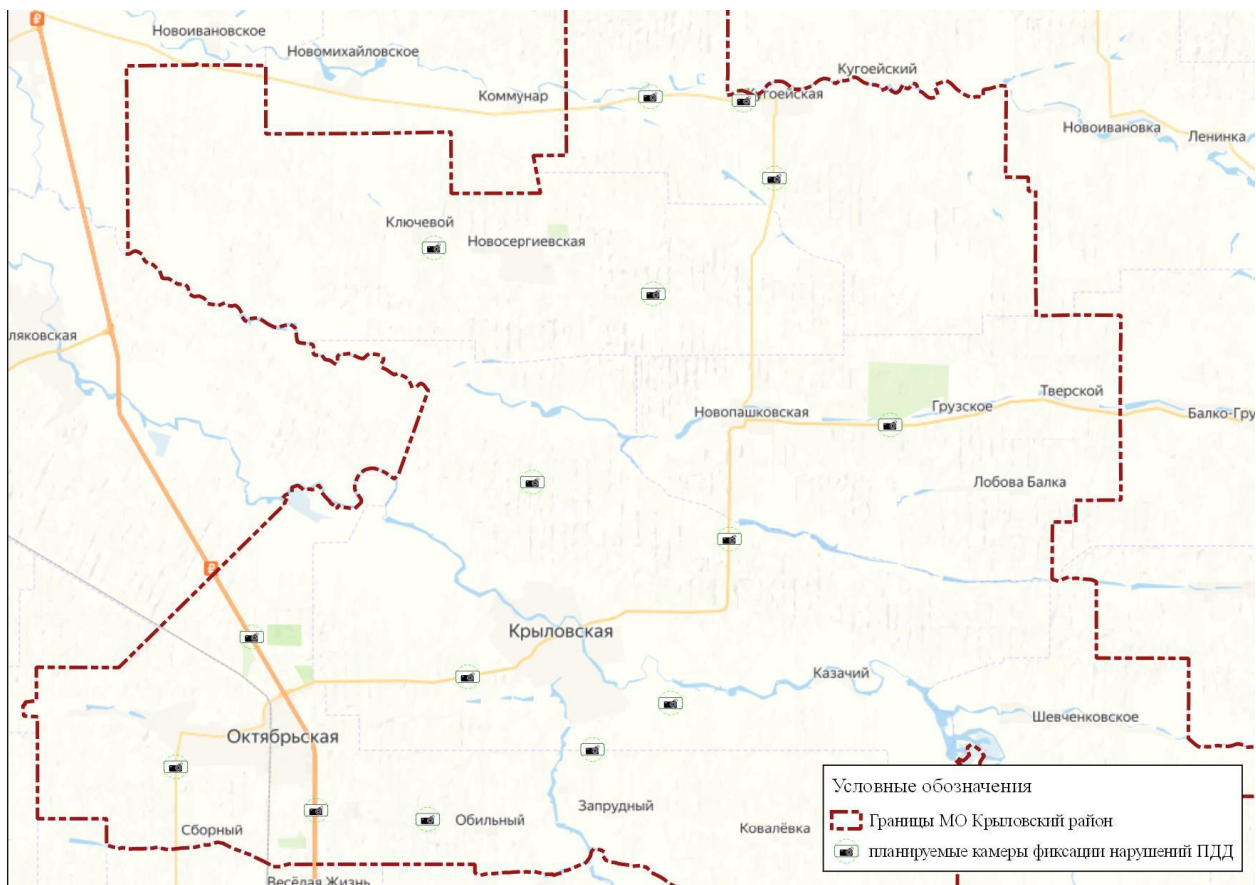


Рисунок 59 Расположение планируемых камер фиксации нарушений ПДД

3. Результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения с указанием источников финансирования

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также уровень реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов.

Общий объем финансирования Программы составляет 9 615,336 миллионов рублей, в том числе:

- на период 2022 - 2026 гг. – 2 768,111 млн. рублей,
- на период 2027 - 2031 гг.- 3 703,436 млн. рублей,
- на период 2032- 2036 гг. - 3 143,789 млн. рублей.

Результаты расчета объемов финансирования представлены в таблице ниже.

Таблица 32 Результаты расчета объемов финансирования

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
1	Строительство автомобильных дорог	км	33,462	17,713	0,000	0,000	0,000	0,000	0,684	334,972	0,000	335,656	0,000	0,000	257,054	0,000	257,054
1.1	а/д обход ст. Новопашковская	км	-	3,418	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114,373	-	114,373
1.2	а/д обход ст. Новосергиевская	км	-	2,351	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78,669	-	78,669
1.3	а/д Северный обход ст. Крыловская	км	-	9,739	-	-	-	-	-	325,885	-	325,885	-	-	-	-	-
1.4	а/д обход ст. Кугоейская	км	-	1,913	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64,012	-	64,012
1.5	ст. Крыловская продолжение ул. Мира до а/д Северный обход ст. Крыловская	км	-	0,292	-	-	-	-	0,684	9,087	-	9,771	-	-	-	-	-
2	Реконструкция автомобильных дорог	км	30,269	207,550	0,000	1435,701	0,000	1435,701	20,605	2362,200	0,000	2382,806	0,000	422,399	2041,346	0,000	2463,744
2.1	а/д ст. Кугоейская - ст. Новопашковская	км	-	12,698	-	384,351	-	384,351	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2	а/д ст. Крыловская - с. Шевченковское	км	-	22,552	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	682,618	-	682,618
2.3	а/д пос. Темп – пос. Решетилковский	км	-	25,530	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	772,758	-	772,758
2.4	а/д ст. Новосергиевская - с. Новоивановское	км	-	19,359	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	585,970	-	585,970
2.5	а/д ст. Новосергиевская - ст. Крыловская	км	-	13,054	-	-	-	-	-	395,126	-	395,126	-	-	-	-	-
2.6	а/д Подъезд к ст. Новосергиевская	км	-	8,543	-	-	-	-	-	258,585	-	258,585	-	-	-	-	-
2.7	а/д ст. Ленинградская – хут. Белый – ст. Октябрьская	км	-	1,937	-	-	-	-	-	58,630	-	58,630	-	-	-	-	-
2.8	а/д ст. Октябрьская – ст.Павловская – ст. Новопластуновская	км	-	4,096	-	-	-	-	-	123,980	-	123,980	-	-	-	-	-
2.9	а/д ст. Кушевская – ст. Кугоейская – хут. Сиротино	км	-	24,517	-	742,096	-	742,096	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.10	а/д Магистраль «Дон» - ст. Крыловская	км	-	10,217	-	309,254	-	309,254	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.11	а/д ст. Крыловская – ст. Новопашковская – хут. Тверской	км	-	28,595	-	-	-	-	-	865,531	-	865,531	-	-	-	-	-
2.12	а/д Подъезд к ж.д. ст. Крыловская	км	-	1,510	-	-	-	-	-	45,706	-	45,706	-	-	-	-	-
2.13	а/д ст. Крыловская – пос. Запрудный	км	-	4,299	-	-	-	-	-	130,125	-	130,125	-	-	-	-	-
2.14	а/д хут. Тверской – хут. Лобова Балка	км	-	4,772	-	-	-	-	-	144,442	-	144,442	-	-	-	-	-
2.15	а/д хут. Тверской – хут. Балко-Грузский (до границы с Ростовской областью)	км	-	2,191	-	-	-	-	-	66,319	-	66,319	-	-	-	-	-
2.16	а/д М4 ДОН	км	-	13,955	-	-	-	-	-	-	-	-	-	422,399	-	-	422,399
2.17	а/д х. Тимашевка - с. Ириновка	км	-	1,243	-	-	-	-	2,634	34,990	-	37,624	-	-	-	-	-
2.18	ст. Новосергиевская ул. Восточная от ул. Победы до а/д Подъезд к ст. Новосергиевская	км	-	0,800	-	-	-	-	1,695	22,520	-	24,215	-	-	-	-	-
2.19	ст. Октябрьская ул. Трудовая от ул. Красногвардейская до ул. Энгельса	км	-	3,749	-	-	-	-	7,943	105,534	-	113,477	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
2.20	ст. Октябрьская ул. Воровского от ул. Ленина до ул. Красный Дундич	км	-	0,907	-	-	-	-	1,922	25,532	-	27,454	-	-	-	-	-
2.21	ст. Октябрьская ул. Энгельса от ул. Тищенко до ул. Колхозная	км	-	0,876	-	-	-	-	1,856	24,659	-	26,515	-	-	-	-	-
2.22	ст. Октябрьская ул. Колхозная от ул. Энгельса до ул. Кондратюка	км	-	0,883	-	-	-	-	1,871	24,856	-	26,727	-	-	-	-	-
2.23	ст. Октябрьская ул. Кондратюка от пер. Заречный до ул. Колхозная	км	-	0,230	-	-	-	-	0,487	6,474	-	6,962	-	-	-	-	-
2.24	ст. Октябрьская пер. Заречный от ул. Кондратюка до ул. Трудовая	км	-	0,372	-	-	-	-	0,788	10,472	-	11,260	-	-	-	-	-
2.25	х. Тимашевка Центральный проезд	км	-	0,665	-	-	-	-	1,409	18,720	-	20,129	-	-	-	-	-
3	Капитальный ремонт автомобильных дорог	км	22,508	61,624	64,808	861,023	0,000	925,831	20,189	268,230	0,000	288,420	12,095	0,000	160,686	0,000	172,781
3.1	Капитальный ремонт дороги на участке подъезд к пос. Водораздельный от автодороги подъезд к ст. Новосергиевской (км 0+000 – км 1+400)	км	-	1,400	2,206	29,305	-	31,511	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	Капитальный ремонт дороги на участке подъезд к отд. № 2 ЗАО «Новосергиевское» от автодороги ст-ца Новосергиевская – ст-ца Новоивановская км 0+000 – км 1+500	км	-	1,500	2,363	31,399	-	33,762	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.3	Капитальный ремонт дороги на участке Подъезд к ст-це Новосергиевской, км 6+900 – км 9+870	км	-	2,970	4,679	62,169	-	66,849	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4	Капитальный ремонт дороги на участке Подъездная дорога к детскому оздоровительному лагерю «Колосок» (2,900 км)	км	-	2,900	4,569	60,704	-	65,273	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5	Капитальный ремонт дороги на участке Подъезд к отд. № 5 ЗАО «Новосергиевский» от автодороги ст-ца Новопашковская – ст-ца Кугоейская, км 0+000 – км 1+000	км	-	1,000	1,576	20,932	-	22,508	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.6	Капитальный ремонт дороги на участке ст-ца Ленинградская – х.Белый – ст-ца Октябрьская, км 18+980 – км 20+070	км	-	1,090	1,717	22,816	-	24,534	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.7	Капитальный ремонт дороги на участке Подъезд к х. Грузской от автодороги ст-ца Крыловская – ст-ца Новопашковская – х. Тверской, км 0+000 – км 0+500	км	-	0,500	0,788	10,466	-	11,254	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.8	Капитальный ремонт дороги на участке Подъезд к х. Роккель от автодороги ст-ца Кушевская – ст-ца Кугоейская – х. Сиротино, км 0+000 – 0+150	км	-	0,150	-	-	-	-	0,236	3,140	-	3,376	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
3.9	Капитальный ремонт дороги на участке Подъезд к пос. Нижнекугоейский Ростовской области от автодороги ст-ца Куцевская – ст-ца Кугоейская – х. Сиротино, км 0+000 – 0+200	км	-	0,200	-	-	-	-	0,315	4,186	-	4,502	-	-	-	-	-
3.10	Капитальный ремонт дороги на участке Подъезд к подсобному отделению п. Запрудный от автодороги п. Темп – п. Решетиловский, км 0+000 – км 1+200	км	-	1,200	1,891	25,119	-	27,010	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.11	Капитальный ремонт автомобильной дороги на участке пер. Гагарина от ПК 0+00 (ул. Ленина) до ПК5+50 в ст. Кугоейской, Крыловского района Краснодарского края	км	-	0,550	0,867	11,513	-	12,379	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.12	Капитальный ремонт автомобильной дороги на участке ул. Сталинградская грунт (км0+000-0+625) асфальт (км 0+625-1+275) грунт (км 1+275-2+008) 675 м	км	-	2,008	3,164	42,032	-	45,196	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.13	Капитальный ремонт автомобильной дороги на участке пер. Зеленый гравий (км0+000-0+250) асфальт(км0+250-1+007) 592м	км	-	1,001	1,577	20,947	-	22,524	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.14	Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения (IV класса- асфальт) ул. Хребто от ул. Октябрьской до ул. Краснознаменной в ст.Новопашковской протяженностью 500м	км	-	0,500	0,788	10,466	-	11,254	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.15	Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения (IV класса- асфальт) ул. Октябрьской от ул. Чапаева до ул. Комсомольской в ст.Новопашковской	км	-	0,300	0,473	6,280	-	6,752	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.16	Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения (IV класса- асфальт) ул. Школьной от ул. Первомайской до ул. Краснознаменной в ст.Новопашковской	км	-	0,270	0,425	5,652	-	6,077	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.17	Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения (IV класса- асфальт) ул. Краснознаменной от ул. Советской до пер. Юбилейного в ст.Новопашковской	км	-	0,600	0,945	12,559	-	13,505	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.18	Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения (IV класса- асфальт) ул. Трудовой в селе Грузском	км	-	0,800	1,260	16,746	-	18,006	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.19	Капитальный ремонт автомобильной дороги улицы Пролетарской в станице Новосергиевской (1960м.) поэтапно	км	-	1,960	3,088	41,028	-	44,116	-	-	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
3.20	Капитальный ремонт дороги на участке в Шевченковском сельском поселении Крыловского района по ул. Свердликера от д.№128 до №8/1	км	-	1,767	2,784	36,988	-	39,772	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.21	Капитальный ремонт дороги на участке в Шевченковском сельском поселении Крыловского района по ул. Северная от д.№1 до №22	км	-	0,622	0,980	13,016	-	13,996	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.22	Капитальный ремонт дороги на участке в Шевченковском сельском поселении Крыловского района по ул. Северная от д.№42 до №57	км	-	0,475	0,749	9,948	-	10,696	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.23	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Ленина от Першина до Индустриальной в ст.Октябрьской,(участок км 0-000-км 2-00б)	км	-	2,006	3,161	41,991	-	45,151	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.24	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Кондратюка от ул.Красногвардейской до пер.Северный	км	-	1,991	3,136	41,671	-	44,807	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.25	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Кондратюка от пер.Северный до ул.Энгельса	км	-	1,737	2,738	36,370	-	39,108	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.26	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Комсомольская от ул.Д.Бедного до ул.Куйбышева в станице Крыловской Крыловского района	км	-	1,371	2,160	28,694	-	30,854	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.27	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Чкалова от пер.Восточный до ул. Степная в станице Крыловской Крыловского района (к муниципальному казенному учреждению культуры "Крыловский" центр развития культуры и библиотечного обслуживания.	км	-	1,085	1,304	17,329	-	18,633	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.28	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Пушкина от ул.Комсомольская до ул.Гоголя в станице Крыловская Крыловского района.	км	-	0,227	0,269	3,583	-	3,852	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.29	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Кондратюка от ул.Карла Маркса до ул.Войкова в станице Крыловская Крыловского района	км	-	0,228	0,320	4,256	-	4,577	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.30	Капитальный ремонт по ул.Октябрьская (устройство тротуара) от ул. Калинина до ул. Орджоникидзе в станице Крыловской Крыловского района.	км	-	0,874	0,293	3,901	-	4,195	-	-	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
3.31	Капитальный ремонт по ул.Жлобы (устройство тротуара) от ул. Комсомольская до ул. Войкова в станице Крыловская Крыловского района	км	-	0,463	0,218	2,902	-	3,120	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.32	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Энгельса от ул. Орджоникидзе до ул. Комсомольская вдоль детско-юношеской спортивной школы (МБУ ДО ДЮСШ) стадион "Юность" в станице Крыловской Крыловского района	км	-	0,214	0,291	3,879	-	4,171	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.33	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Первомайская с пересечением дамбы от ул. Кооперативная до дома № 14 в станице Крыловской Крыловского района.	км	-	0,220	0,275	3,665	-	3,941	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.34	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Мира от ул. Кооперативная до пер. Северный в станице Крыловской Крыловского района.	км	-	2,729	4,300	57,125	-	61,425	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.35	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Энгельса от ул.Г оголя до ул. Шевченко в станице Крыловской Крыловского района	км	-	0,732	1,090	14,446	-	15,536	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.36	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Октябрьская (устройство тротуара) от ул. Достоевского до пер. Кубанский в станице Крыловской Крыловского района.	км	-	0,300	0,086	1,136	-	1,222	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.37	Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Тельмана (устройство тротуара) от ул. Краснопартизанской до ул. Социалистической	км	-	0,799	0,312	4,144	-	4,456	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.38	п. Ключевой ул. Черемушки	км	-	1,018	-	-	-	-	1,604	21,312	-	22,916	-	-	-	-	-
3.39	ст. Новосергиевская ул. Светлая от ул. Мира до ул. Шевченко	км	-	0,674	-	-	-	-	1,062	14,105	-	15,167	-	-	-	-	-
3.40	ст. Кугойская пер. Первомайский от ул. Сталинградская до ул. Ленина	км	-	0,590	-	-	-	-	0,929	12,343	-	13,272	-	-	-	-	-
3.41	х. Сиротино ул. Ленина	км	-	0,676	-	-	-	-	1,065	14,146	-	15,210	-	-	-	-	-
3.42	ст. Новопашковская ул. Школьная от ул. Октябрьская до ул. Первомайская	км	-	0,280	-	-	-	-	0,441	5,861	-	6,302	-	-	-	-	-
3.43	ст. Новопашковская ул. Октябрьская от ул. Школьная до ул. Хребто	км	-	0,267	-	-	-	-	0,421	5,589	-	6,010	-	-	-	-	-
3.44	с. Шевченковское ул. Северная от д.№42 до №22	км	-	0,564	-	-	-	-	0,888	11,801	-	12,689	-	-	-	-	-
3.45	с. Шевченковское проезд от ул. Северная до ул. Свердликова	км	-	0,620	-	-	-	-	0,977	12,985	-	13,963	-	-	-	-	-
3.46	х. Сборный ул. Хлеборобная	км	-	1,815	-	-	-	-	2,859	37,983	-	40,842	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
3.47	ст. Октябрьская пер. Северный от ул. Кондратюка до ул. Трудовая	км	-	0,490	-	-	-	-	0,772	10,256	-	11,028	-	-	-	-	-
3.48	ст. Октябрьская ул. Спутник от ул. Тельмана до ул. Кирова	км	-	0,179	-	-	-	-	0,282	3,741	-	4,023	-	-	-	-	-
3.49	ст. Октябрьская ул. Центральная от ул. Шоссейная до ул. Мичурина	км	-	0,106	-	-	-	-	0,166	2,211	-	2,377	-	-	-	-	-
3.50	ст. Октябрьская ул. Мичурина от ул. Докучаева до ул. Кубанская	км	-	0,258	-	-	-	-	0,407	5,402	-	5,809	-	-	-	-	-
3.51	ст. Октябрьская проезд от ул. Мичурина до ул. Шоссейная	км	-	0,119	-	-	-	-	0,188	2,492	-	2,680	-	-	-	-	-
3.52	ст. Октябрьская ул. Крупская от ул. Ванцетти до ул. Восточная	км	-	0,266	-	-	-	-	0,419	5,561	-	5,980	-	-	-	-	-
3.53	ст. Октябрьская ул. Восточная от ул. Крупская до ул. Першина	км	-	0,220	-	-	-	-	0,347	4,606	-	4,953	-	-	-	-	-
3.54	ст. Октябрьская ул. Коминтерна от ул. Индустриальная до ул. Першина	км	-	2,185	-	-	-	-	3,443	45,738	-	49,181	-	-	-	-	-
3.55	ст. Октябрьская ул. Совхозная от ул. Ленина до ул. Красный Дундич	км	-	0,908	-	-	-	-	1,431	19,015	-	20,446	-	-	-	-	-
3.56	ст. Октябрьская ул. Пушкина от ул. 8 Марта до ул. Красный Дундич	км	-	0,284	-	-	-	-	0,448	5,946	-	6,393	-	-	-	-	-
3.57	ст. Октябрьская ул. Войкова от ул. Ванцетти до ул. Первомайская	км	-	0,186	-	-	-	-	0,294	3,904	-	4,198	-	-	-	-	-
3.58	ст. Октябрьская ул. Первомайская от ул. Першина до ул. Войкова	км	-	0,224	-	-	-	-	0,353	4,696	-	5,050	-	-	-	-	-
3.59	ст. Крыловская ул. Жлобы от ул. Краснопартизанская до ул. Больничный городок	км	-	0,263	-	-	-	-	0,415	5,511	-	5,926	-	-	-	-	-
3.60	ст. Крыловская ул. Культурная от ул. Жлобы до ул. Чичерина	км	-	0,272	-	-	-	-	0,429	5,700	-	6,129	-	-	-	-	-
3.61	ст. Крыловская ул. Чичерина от ул. Культурная до ул. Чкалова	км	-	0,736	-	-	-	-	-	-	-	-	1,159	-	15,396	-	16,555
3.62	ст. Крыловская ул. Карла Маркса от ул. Жлобы до ул. Крупской	км	-	0,656	-	-	-	-	-	-	-	-	1,034	-	13,733	-	14,767
3.63	ст. Крыловская ул. Крупской от ул. Войкова до ул. Карла Маркса	км	-	0,714	-	-	-	-	-	-	-	-	1,125	-	14,945	-	16,070
3.64	ст. Крыловская ул. Шевченко от ул. Мира до ул. Западная	км	-	1,184	-	-	-	-	-	-	-	-	1,865	-	24,776	-	26,641
3.65	ст. Крыловская ул. Красноармейская от ул. Демьяна Бедного до ул. Мира	км	-	0,294	-	-	-	-	-	-	-	-	0,463	-	6,156	-	6,620
3.66	ст. Крыловская ул. Набережная от ул. Октябрьская до ул. Первомайская	км	-	0,262	-	-	-	-	-	-	-	-	0,412	-	5,479	-	5,891
3.67	ст. Крыловская ул. 40 лет Октября от ул. Пролетарская до ул. Халтурина	км	-	0,545	-	-	-	-	-	-	-	-	0,858	-	11,403	-	12,261

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
3.68	ст. Крыловская ул. Фрунзе от ул. Тургенева до пер. Первомайский	км	-	0,360	-	-	-	-	-	-	-	-	0,566	-	7,526	-	8,092
3.69	ст. Крыловская ул. Октябрьская от ул. Тургенева до ул. Толстого	км	-	0,426	-	-	-	-	-	-	-	-	0,672	-	8,926	-	9,598
3.70	ст. Крыловская ул. Тургенева от ул. Октябрьская до ул. Калинина	км	-	0,537	-	-	-	-	-	-	-	-	0,846	-	11,243	-	12,090
3.71	ст.Новопашковская ул. Октябрьская от ул. Чапаева до ул. Школьная	км	-	0,858	-	-	-	-	-	-	-	-	1,352	-	17,958	-	19,310
3.72	ст. Новосергиевская ул. Свободы от ул. Пролетарская до ул. Восточная	км	-	1,106	-	-	-	-	-	-	-	-	1,742	-	23,144	-	24,887
4	Ремонт автомобильных дорог	км	11,386	4,530	3,611	47,969	0,000	51,579	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
4.1	х. Тверской ул. Первомайская от от дома № 64 до ул. Красноармейская	км	-	0,766	0,611	8,111	-	8,721	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.2	х. Тверской ул. Первомайская от от дома № 64 до дома № 31	км	-	1,100	0,877	11,648	-	12,524	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.3	ст.Новосергиевская пер. Солнечный	км	-	0,471	0,375	4,988	-	5,363	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4	ст.Новосергиевская пер. Восточный	км	-	0,126	0,100	1,334	-	1,435	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.5	ст.Новосергиевская ул. Восточная от дома пер Пролетарского до дома № 33	км	-	0,859	0,685	9,097	-	9,781	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.6	ст. Крыловская ул.Октябрьской от ул.Войкова до ул.Ленина	км	-	0,210	0,167	2,224	-	2,391	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.7	ст. Крыловская ул. Пионерской от ул. Войкова до ул. Ленина	км	-	0,218	0,174	2,308	-	2,482	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.8	ст. Крыловская ул. 40 лет Победы от ул. Гоголя до ул. Красноармейской	км	-	0,280	0,223	2,965	-	3,188	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.9	ст. Октябрьская ул. Трудовая от дома№ 584 до дома №610	км	-	0,500	0,399	5,294	-	5,693	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Капитальный ремонт тротуаров	км	7,482	8,317	0,000	0,000	0,000	0,000	4,356	57,872	0,000	62,228	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
5.1	ст. Кугоейская ул. Ленина от пер. Гагарина до пер. Котова	км	-	1,031	-	-	-	-	0,540	7,174	-	7,714	-	-	-	-	-
5.2	ст. Кугоейская пер. Московский от ул. Набережная до ул. Ленина	км	-	0,295	-	-	-	-	0,155	2,053	-	2,207	-	-	-	-	-
5.3	ст. Кугоейская пер. Зеленый от ул. Набережная до ул. Ленина	км	-	0,298	-	-	-	-	0,156	2,074	-	2,230	-	-	-	-	-
5.4	ст. Новосергиевская ул. Школьная от пер. Кушевская до ул. Шевченко	км	-	1,124	-	-	-	-	0,589	7,821	-	8,410	-	-	-	-	-
5.5	ст. Новосерниевская ул. Победы от ул. Светлая до ул. Школьная	км	-	0,220	-	-	-	-	0,115	1,531	-	1,646	-	-	-	-	-
5.6	ст. Новопашковская ул. Первомайская от ул. Школьная до ул. Пушкина	км	-	0,389	-	-	-	-	0,204	2,707	-	2,910	-	-	-	-	-
5.7	село. Шевченковское ул. Свердликова от ул. Степная до ул. Степная	км	-	2,149	-	-	-	-	1,126	14,953	-	16,079	-	-	-	-	-
5.8	пос. Обильный ул. Полевая	км	-	0,578	-	-	-	-	0,303	4,022	-	4,325	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
5.9	ст. Октябрьская ул. Тищенко от ул. Кондратюка до ул. Энгельса	км	-	0,475	-	-	-	-	0,249	3,305	-	3,554	-	-	-	-	-
5.10	ст. Октябрьская пер. Матросова от ул. Пролетарская до ул. Кондратюка	км	-	0,393	-	-	-	-	0,206	2,735	-	2,940	-	-	-	-	-
5.11	ст. Октябрьская ул. Кондратюка от пер. Матросова до ул. Тищенко	км	-	0,158	-	-	-	-	0,083	1,099	-	1,182	-	-	-	-	-
5.12	ст. Октябрьская ул. Энгельса от ул. Тищенко до ул.Кондратюка	км	-	0,169	-	-	-	-	0,089	1,176	-	1,264	-	-	-	-	-
5.13	ст. Октябрьская ул. Кондратюка от ул. Октябрьская до ул. Мира	км	-	0,373	-	-	-	-	0,195	2,595	-	2,791	-	-	-	-	-
5.14	ст. Октябрьская ул. Орджоникидзе от ул. Войкова до ул. Першина	км	-	0,258	-	-	-	-	0,135	1,795	-	1,930	-	-	-	-	-
5.15	ст. Крыловская ул. Орджоникидзе от ул. Пионерская до ул. Первомайская	км	-	0,407	-	-	-	-	0,213	2,832	-	3,045	-	-	-	-	-
6	Нанесение дорожной разметки	км	0,030	25,048	0,751	0,000	0,000	0,751	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
6.1	ст. Кугойская, ул. Ленина от ул. Ленина д.1 до пер. Штанева	км	-	2,203	0,066	-	-	0,066	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.2	ст. Новосергиевская, ул. Школьная от пер. Кушевский до ул. Школьная д. 45	км	-	1,473	0,044	-	-	0,044	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.3	п. Ключевой, ул. Черемушки	км	-	0,983	0,029	-	-	0,029	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.4	п. Обильный, ул. Лермонтова	км	-	0,439	0,013	-	-	0,013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.5	п. Обильный, ул. Тополиная от ул. Лермонтова до ул. Дачная	км	-	0,309	0,009	-	-	0,009	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.6	п. Темп, ул. Краснодарская от границы населенного пункта до ул. Краснодарская д.22	км	-	0,336	0,010	-	-	0,010	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.7	ст. Октябрьская, ул. Кондратюка от ул. Красногвардейская до ул. Энгельса	км	-	3,727	0,112	-	-	0,112	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.8	ст. Октябрьская, ул. Красногвардейская от ул. Тищенко до ул. Трудовая	км	-	1,762	0,053	-	-	0,053	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.9	ст. Октябрьская ул. Трудовая от ул. Трудовая д. 28 до ул. Трудовая д.2	км	-	0,222	0,007	-	-	0,007	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.10	ст. Октябрьская, ул. Красногвардейска от ул. Трудовая до ул. Индустриальная	км	-	1,050	0,032	-	-	0,032	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.11	ст. Октябрьская, ул. Индустриальная от ул. Красногвардейская до ул. Магистральная	км	-	1,468	0,044	-	-	0,044	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.12	ст. Октябрьская, ул. Ленина	км	-	1,991	0,060	-	-	0,060	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.13	ст. Крыловская, ул. Некрасова от ул. Краснопартизанская до ул. Степная	км	-	1,680	0,050	-	-	0,050	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.14	ст. Крыловская, ул. Чкалова от ул. Первомайская до ул. Степная	км	-	2,458	0,074	-	-	0,074	-	-	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
6.15	ст. Крыловская, ул. Ленина от ул. Первомайская до ул. Стаханова	км	-	1,031	0,031	-	-	0,031	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.16	ст. Крыловская, ул. Кондратюка от ул. Орджоникидзе до ул. Войкова	км	-	0,402	0,012	-	-	0,012	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.17	ст. Крыловская, ул. Черноморская от ул. Орджоникидзе до ул. Войкова	км	-	0,248	0,007	-	-	0,007	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.18	ст. Крыловская, ул. Крупской от ул. Орджоникидзе до ул. Войкова	км	-	0,235	0,007	-	-	0,007	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.19	ст. Крыловская, ул. Мира от ул. Гоголя до пер. Речной	км	-	1,078	0,032	-	-	0,032	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.20	ст. Крыловская, ул. Энгельса от ул. Комсомольская до пер. Кисляковский	км	-	1,953	0,059	-	-	0,059	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Организация велодорожек	км	3,720	9,487	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	35,292	0,000	0,000	0,000	35,292
7.1	ст. Новосергиевская ул. Светлая, ул. Мира, ул. Школьная, пер. Солнечный, пер. Пролетарский, пер. Куцевский	км	-	3,297	-	-	-	-	-	-	-	-	12,265	-	-	-	12,265
7.2	ст. Крыловская ул. Стаханова, ул. Кондратюка, ул. Ленина, ул. Первомайская, ул. Орджоникидзе, ул. Октябрьская, ул. Кооперативная, ул. Пионерская,	км	-	3,507	-	-	-	-	-	-	-	-	13,046	-	-	-	13,046
7.3	ст. Октябрьская ул. Пионерская, пер. Зеленый, ул. Карла Маркса, ул. Совхозная	км	-	2,683	-	-	-	-	-	-	-	-	9,981	-	-	-	9,981
8	Строительство пересечений а/д	шт		7,000	0,000	260,000	0,000	260,000	0,000	300,000	0,000	300,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8.1	автомобильное кольцо на пересечение а/д Северный обход ст. Крыловская и а/д Магистраль «Дон» - ст. Крыловская	шт	100,000	1,000	-	-	-	-	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-	-
8.2	автомобильное кольцо на пересечение а/д Северный обход ст. Крыловская и а/д ст. Новосергиевская - ст. Крыловская	шт	100,000	1,000	-	-	-	-	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-	-
8.3	автомобильное кольцо на пересечение ст. Крыловская ул. Транспортная и а/д Северный обход ст. Крыловская	шт	100,000	1,000	-	-	-	-	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-	-
8.4	автомобильное кольцо на пересечение ст. Крыловская ул. Гоголя, ул. Западная, ул. Орджоникидзе	шт	100,000	1,000	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.5	автомобильное кольцо на пересечение ст. Октябрьская ул. Красногвардейская, ул. Тищенко	шт	100,000	1,000	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.6	канализированное пересечение ст. Крыловская ул. Кооперативная, ул. Октябрьская	шт	30,000	1,000	-	30,000	-	30,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.							
8.7	канализированное пересечение ст. Крыловская ул. Кооперативная, ул. Первомайская	шт	30,000	1,000	-	30,000	-	30,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Автомобильный мост через р. Ея на а/д Северный обход ст. Крыловская	шт	300,000	1,000	-	-	-	-	-	300,000	-	300,000	-	-	-	-	-
10	Установка пешеходных ограждений возле образовательных учреждений	шт	0,540	14,000	7,560	-	-	7,560	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Установка комплекта освещения со светофором Т7	шт	0,084	10,000	0,840	-	-	0,840	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Установка предупреждающих знаков возле образовательных учреждений	шт	0,012	6,000	0,072	-	-	0,072	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Установка искусственных неровностей	шт	0,060	10,000	0,600	-	-	0,600	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Обустройство наземных пешеходных переходов	шт	0,024	115,000	2,760	-	-	2,760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Организация пандусов	шт	0,036	56,000	2,016	-	-	2,016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Организация велопарковок	шт	0,180	10,000	1,800	-	-	1,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Ограничение скорости движения 20км/ч	км	0,096	3,784	0,363	-	-	0,363	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Ограничение скорости движения 40км/ч	км	0,096	71,603	6,874	-	-	6,874	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Организация посадочной площадки для автобусных остановок	шт	0,240	29,000	-	-	-	-	6,960	-	-	6,960	-	-	-	-	-
20	Установка остановочного павильона	шт	0,840	24,000	-	-	-	-	20,160	-	-	20,160	-	-	-	-	-
21	Строительство заездных карманов на автобусных остановках	м2	0,007	1008,000	-	-	-	-	7,207	-	-	7,207	-	-	-	-	-
22	Установка знака автобусной остановки	шт	0,012	7,000	0,084	-	-	0,084	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Строительство надземного пешеходного путепровода через ЖД пути	шт	100,000	2,000	-	-	-	-	-	-	-	-	14,000	-	186,000	-	200,000
24	Оснащение всех транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок системой безналичной оплаты проезда	шт	0,100	8,000	-	-	0,800	0,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Оснащение остановочных пунктов средствами зрительного информирования пассажиров с актуальной информацией о маршрутах и расписании движения	шт	0,100	98,000	-	-	-	-	-	-	-	-	9,800	-	-	-	9,800

№ п/п	Наименование мероприятия	ед.изм.	ст-ть за ед., млн руб.	объем	2022-2026 гг.				2027-2031 гг.				2032-2036 гг.				
					Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				Стоимость и источник финансирования				
					Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.	Местный Бюджет	Федеральный Бюджет	Региональный Бюджет	Внебюджетные ср-ва.	всего, млн. руб.
ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.		ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.	ст-ть работ, млн. руб.						
26	Организация системы информирования пассажиров о перемещении общественного транспорта на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в режиме реального времени ("онлайн")	шт	1,000	1,000	-	-	1,000	1,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	Планируемые парковки типа "Уличное с карманом вдоль дороги"	м2	0,009	596,615	-	-	-	-	-	-	-	-	5,119	-	-	-	5,119
28	Установка камер фиксации нарушений ПДД	шт	4,200	15,000	-	-	63,000	63,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	Установка датчиков учета интенсивности	шт.	0,240	27,000	0,454	6,026		6,480	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<u>Итого, млн. руб.</u>		-	-	92,593	2 610,718	64,800	2 768,111	80,162	3 623,274	0,000	3 703,436	76,305	422,399	2 645,085	0,000	3 143,789

4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

4.1. Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

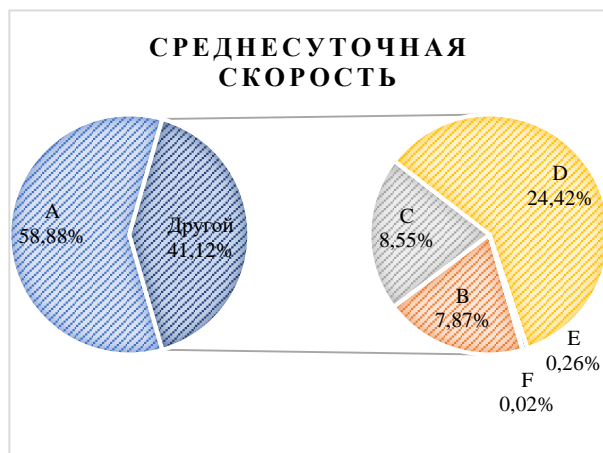
Интенсивность движения

В результате реализации социальной политики согласно программным документам, инвестиционным проектам и градостроительной документации будут возведены новые социальные и трудовые объекты притяжения населения. Четырёхшаговая модель перспективного периода рассчитана с учётом данных изменений в деловой активности жителей и гостей Крыловского района Краснодарского края.

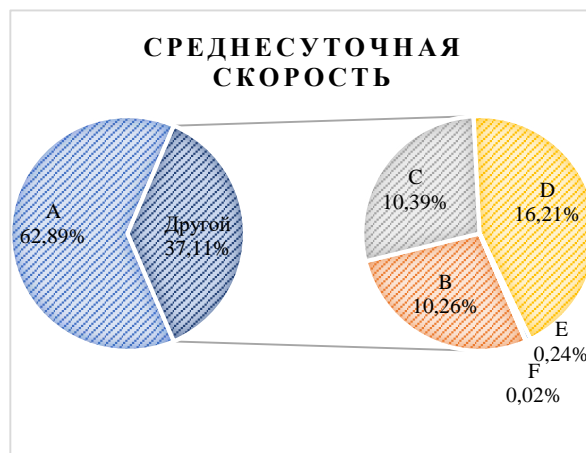
Средняя скорость движения

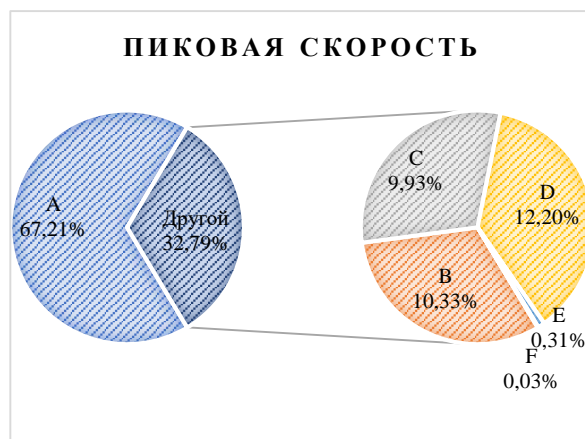
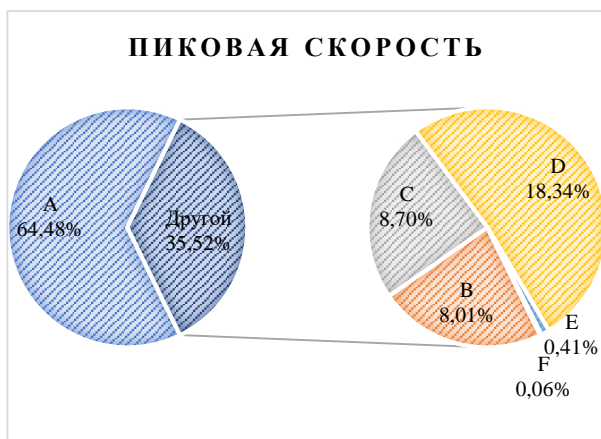
В перспективе 2036 года в связи с увеличением интенсивности транспортного потока средние скорости движения будут снижаться. На локальном уровне участки с низким уровнем скоростного обслуживания («Е» и «F») составят 0,28% в среднесуточном и 0,47% от общей протяжённости дорожной сети. Реализация мероприятий КСОДД позволит снизить эти показатели в суточном и пиковом разрезах до 0,26% и 0,34% соответственно.

Прогноз 2036г. без учёта мероприятий КСОДД

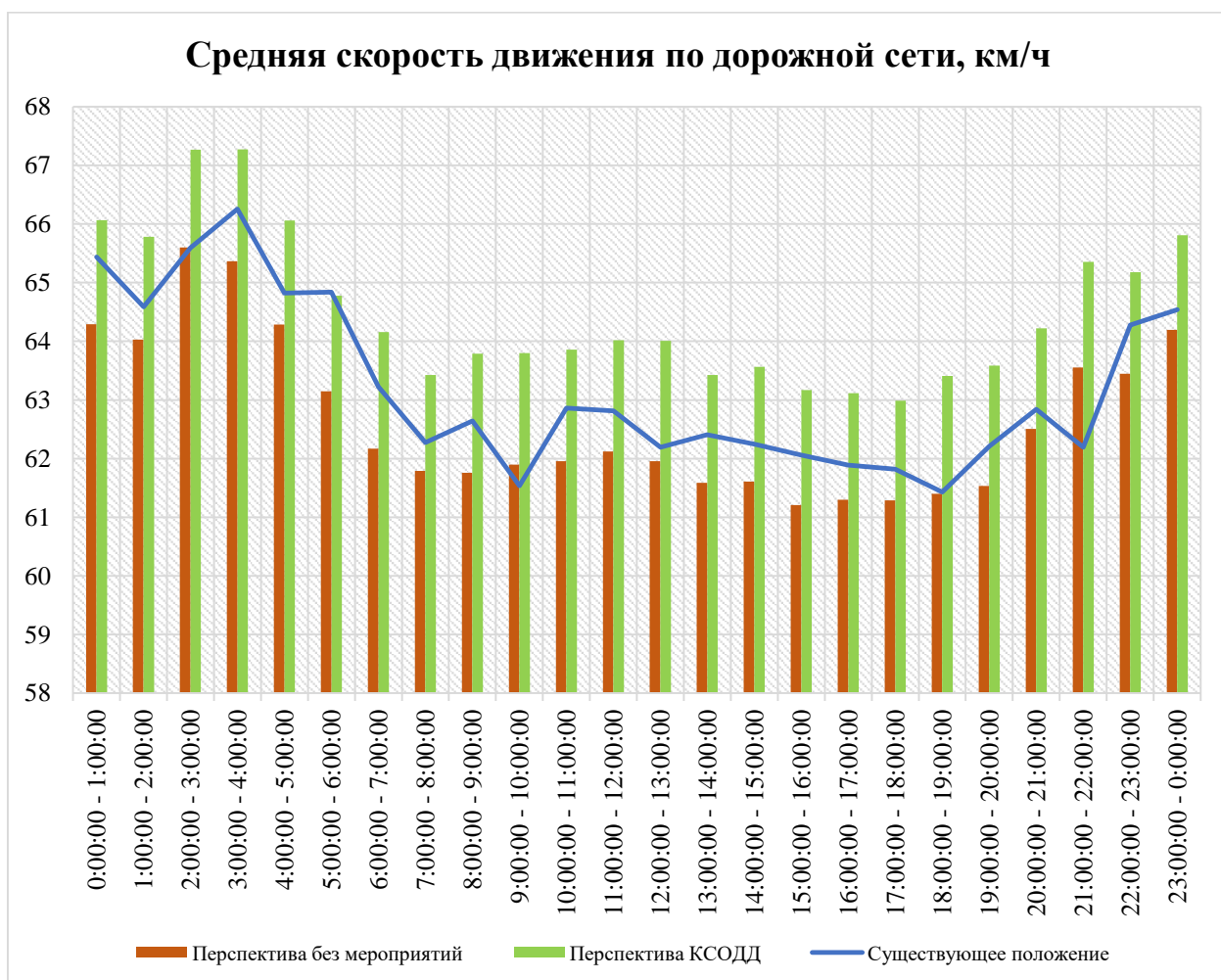


Прогноз 2036г. с учётом мероприятий КСОДД





На сетевом уровне в перспективе 2036 года средние скорости снизятся на 0,54 км/ч или 0,85% по отношению к существующему положению. Реализация мероприятий КСОДД позволит изменить ситуацию, увеличив среднесетевую скорость движения на 0,9 – 3,16 км/ч (в среднем на 2,01%) по сравнению с существующим положением.

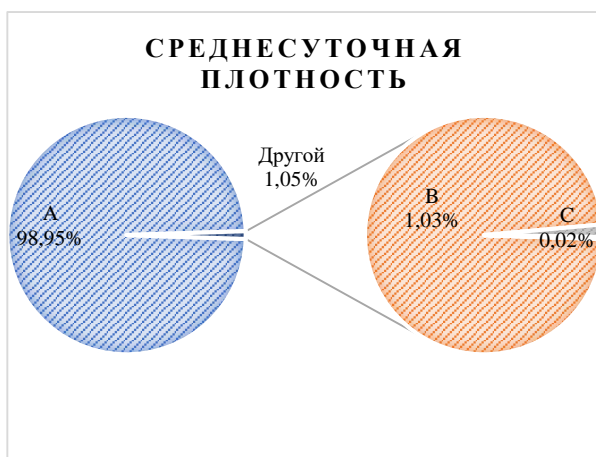


Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	Средняя скорость, км/ч	Средняя скорость, км/ч	Изменение скорости, (км/ч / %)		Средняя скорость, км/ч	Изменение скорости, (км/ч / %)	
0:00 - 1:00	65,44	64,29	-1,14	-1,75%	66,07	0,63	0,96%
1:00 - 2:00	64,59	64,03	-0,56	-0,86%	65,78	1,20	1,82%
2:00 - 3:00	65,59	65,60	0,01	0,01%	67,27	1,67	2,49%
3:00 - 4:00	66,26	65,36	-0,89	-1,35%	67,27	1,02	1,51%
4:00 - 5:00	64,82	64,29	-0,54	-0,83%	66,06	1,24	1,87%
5:00 - 6:00	64,84	63,15	-1,69	-2,61%	64,78	-0,06	-0,09%
6:00 - 7:00	63,22	62,17	-1,05	-1,67%	64,16	0,93	1,46%
7:00 - 8:00	62,27	61,79	-0,48	-0,78%	63,43	1,15	1,82%
8:00 - 9:00	62,64	61,76	-0,89	-1,42%	63,79	1,15	1,80%
9:00 - 10:00	61,53	61,90	0,36	0,59%	63,80	2,27	3,55%
10:00 - 11:00	62,86	61,96	-0,91	-1,44%	63,86	1,00	1,56%
11:00 - 12:00	62,81	62,12	-0,69	-1,10%	64,02	1,21	1,89%
12:00 - 13:00	62,19	61,96	-0,24	-0,38%	64,01	1,81	2,84%
13:00 - 14:00	62,41	61,59	-0,82	-1,32%	63,42	1,01	1,60%
14:00 - 15:00	62,25	61,61	-0,64	-1,03%	63,56	1,31	2,07%
15:00 - 16:00	62,06	61,21	-0,85	-1,37%	63,17	1,11	1,75%
16:00 - 17:00	61,89	61,30	-0,59	-0,95%	63,11	1,23	1,94%
17:00 - 18:00	61,82	61,29	-0,53	-0,86%	62,99	1,17	1,85%
18:00 - 19:00	61,43	61,40	-0,03	-0,05%	63,41	1,98	3,12%
19:00 - 20:00	62,21	61,53	-0,68	-1,09%	63,58	1,37	2,16%
20:00 - 21:00	62,84	62,50	-0,34	-0,54%	64,22	1,38	2,15%
21:00 - 22:00	62,19	63,56	1,36	2,19%	65,35	3,16	4,83%
22:00 - 23:00	64,28	63,45	-0,83	-1,29%	65,18	0,90	1,38%
23:00 - 0:00	64,54	64,19	-0,35	-0,54%	65,81	1,27	1,93%
Средние отклонения			-0,54	-0,85%		1,30	2,01%

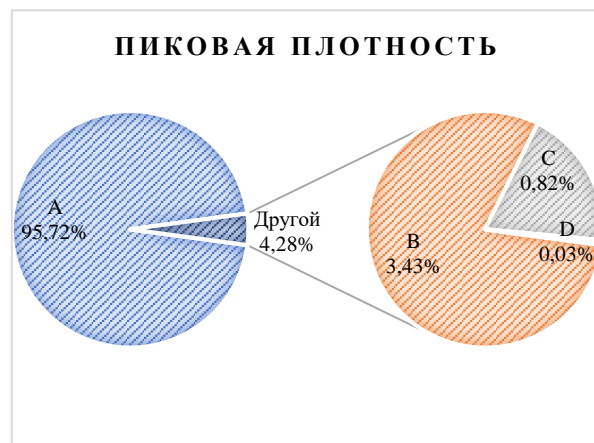
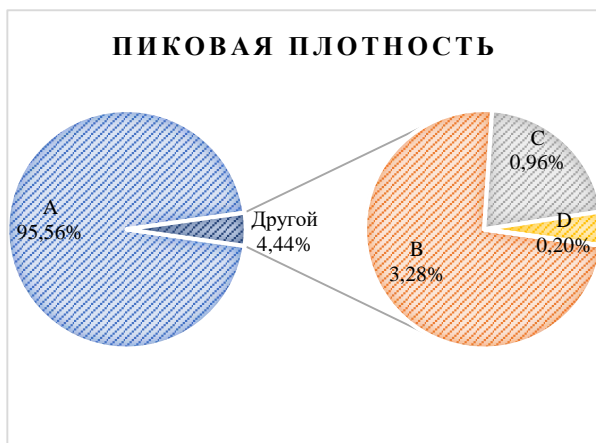
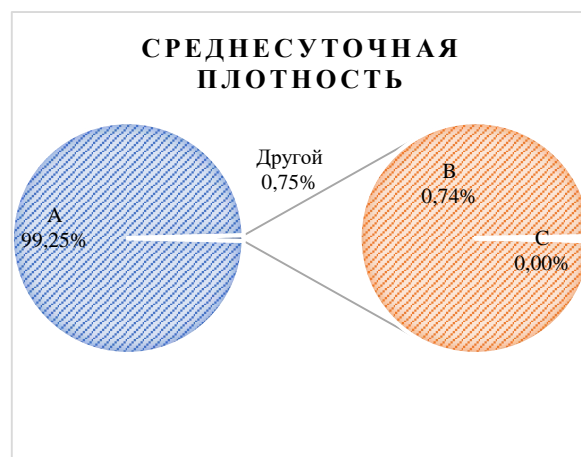
Плотность движения транспортных средств

Увеличение транспортного потока с одновременным снижением средних скоростей движения неизбежно приведёт к увеличению плотности движения в перспективе 2036 года. Тем не менее, на локальном уровне плотность достигнет максимум шкалы значений «D» в пиковый период в размере 0,2% от общей протяжённости дорожной сети. В результате реализации мероприятий КСОДД это значение в пиковом периоде снизится до 0,03%.

Прогноз 2036г. без учёта мероприятий
КСОДД

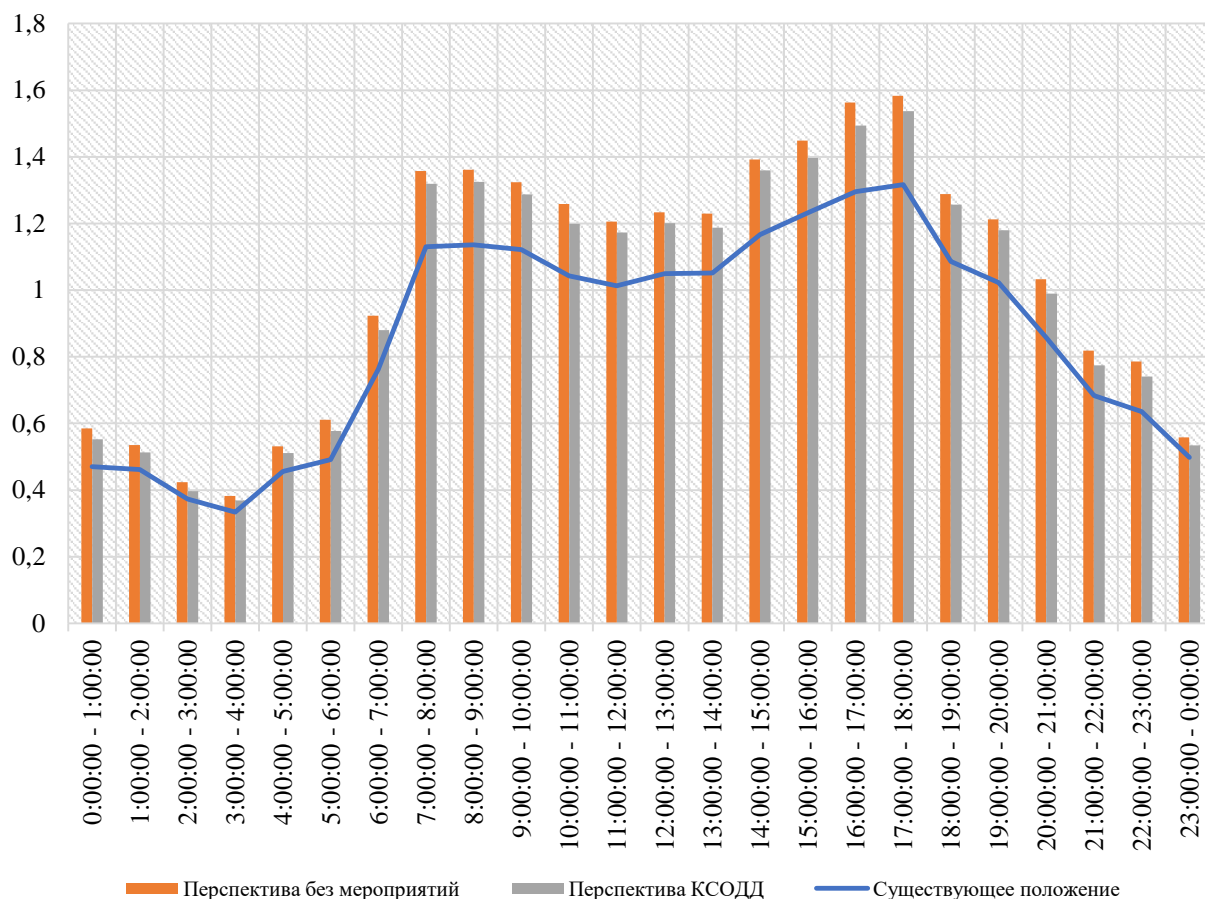


Прогноз 2036г. с учётом мероприятий
КСОДД



На сетевом уровне в перспективе 2036 года среднесуточное увеличение плотности составит 0,17 ТС/км (18,92%) по отношению к существующему положению. Реализация мероприятий, предусмотренных КСОДД способно несколько сдержать этот рост на сетевом уровне до 0,13 ТС/км (12,42%).

Средняя плотность транспортного потока, ТС/км



Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий		Перспектива КСОДД	
	Средняя плотность, ТС/км	Средняя плотность, ТС/км	Изменение плотности, (ТС/км / %)	Средняя плотность, ТС/км	Изменение плотности, (ТС/км / %)
0:00 - 1:00	0,47	0,59	0,12 24,50%	0,55	0,08 14,93%
1:00 - 2:00	0,46	0,54	0,07 16,01%	0,51	0,05 10,03%
2:00 - 3:00	0,37	0,42	0,05 13,57%	0,40	0,02 5,97%
3:00 - 4:00	0,33	0,38	0,05 14,62%	0,37	0,04 9,49%
4:00 - 5:00	0,46	0,53	0,08 16,48%	0,51	0,05 10,70%
5:00 - 6:00	0,49	0,61	0,12 24,41%	0,58	0,09 14,87%
6:00 - 7:00	0,76	0,92	0,16 21,10%	0,88	0,12 13,38%

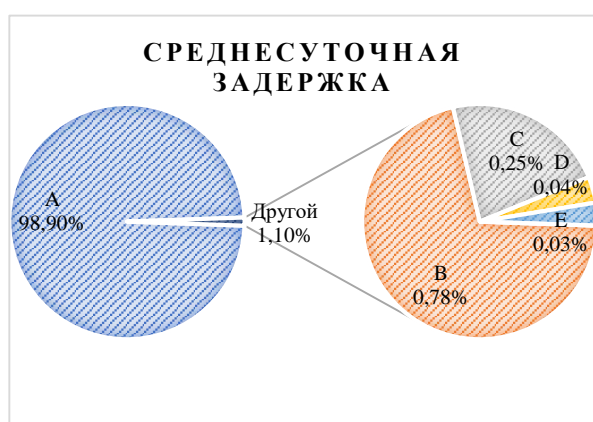
Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	Средняя плотность, ТС/км	Средняя плотность, ТС/км	Изменение плотности, (ТС/км / %)		Средняя плотность, ТС/км	Изменение плотности, (ТС/км / %)	
7:00 - 8:00	1,13	1,36	0,23	20,14%	1,32	0,19	14,34%
8:00 - 9:00	1,14	1,36	0,23	19,92%	1,32	0,19	14,27%
9:00 - 10:00	1,12	1,32	0,20	18,01%	1,29	0,17	12,89%
10:00 - 11:00	1,04	1,26	0,22	20,71%	1,20	0,16	13,04%
11:00 - 12:00	1,01	1,21	0,19	19,03%	1,17	0,16	13,67%
12:00 - 13:00	1,05	1,23	0,18	17,50%	1,20	0,15	12,56%
13:00 - 14:00	1,05	1,23	0,18	16,91%	1,19	0,14	11,39%
14:00 - 15:00	1,17	1,39	0,22	19,27%	1,36	0,19	14,18%
15:00 - 16:00	1,23	1,45	0,22	17,56%	1,40	0,17	11,82%
16:00 - 17:00	1,30	1,56	0,27	20,71%	1,49	0,20	13,31%
17:00 - 18:00	1,32	1,58	0,27	20,27%	1,54	0,22	14,35%
18:00 - 19:00	1,09	1,29	0,20	18,64%	1,26	0,17	13,57%
19:00 - 20:00	1,02	1,21	0,19	18,55%	1,18	0,16	13,28%
20:00 - 21:00	0,86	1,03	0,18	20,50%	0,99	0,13	13,36%
21:00 - 22:00	0,68	0,82	0,14	19,83%	0,77	0,09	11,75%
22:00 - 23:00	0,64	0,79	0,15	23,76%	0,74	0,11	14,20%
23:00 - 0:00	0,50	0,56	0,06	12,02%	0,53	0,04	6,61%
Средние отклонения			0,17	18,92%		0,13	12,42%

4.2. Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения

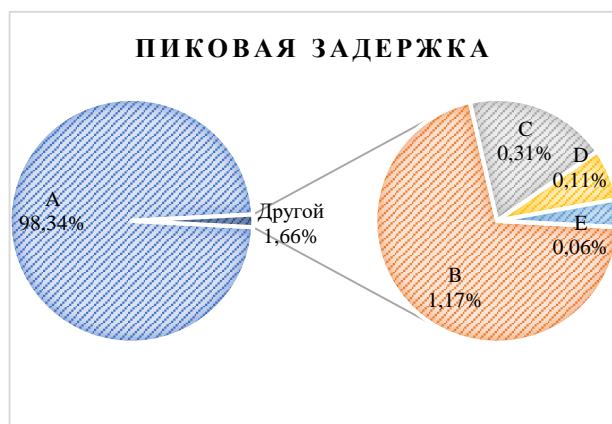
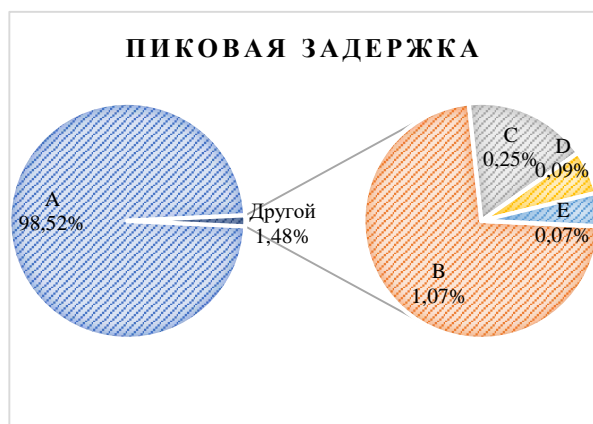
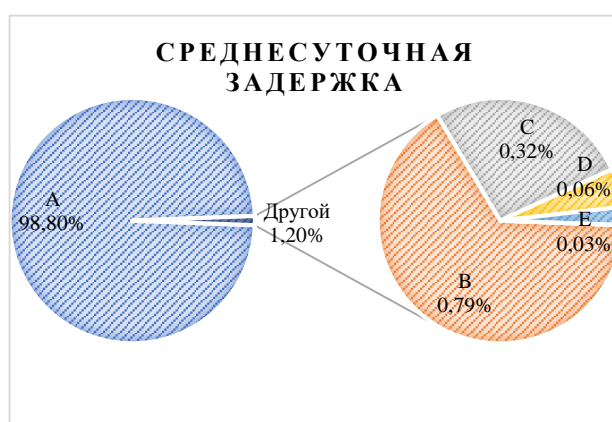
Средняя задержка транспортных средств в движении

В связи с увеличением плотности движения в перспективе 2036 года будут увеличиваться транспортные задержки, вызванные взаимодействием транспортных средств при движении по дорожной сети. Это явление особенно проявится в часы пик. Участки с высокими задержками (уровень «Е») составят в наиболее загруженный час 0,07% от общей протяжённости дорожной сети. Реализация мероприятий КСОДД позволит немного сдержать этот рост до 0,06%.

Прогноз 2036г. без учёта мероприятий КСОДД

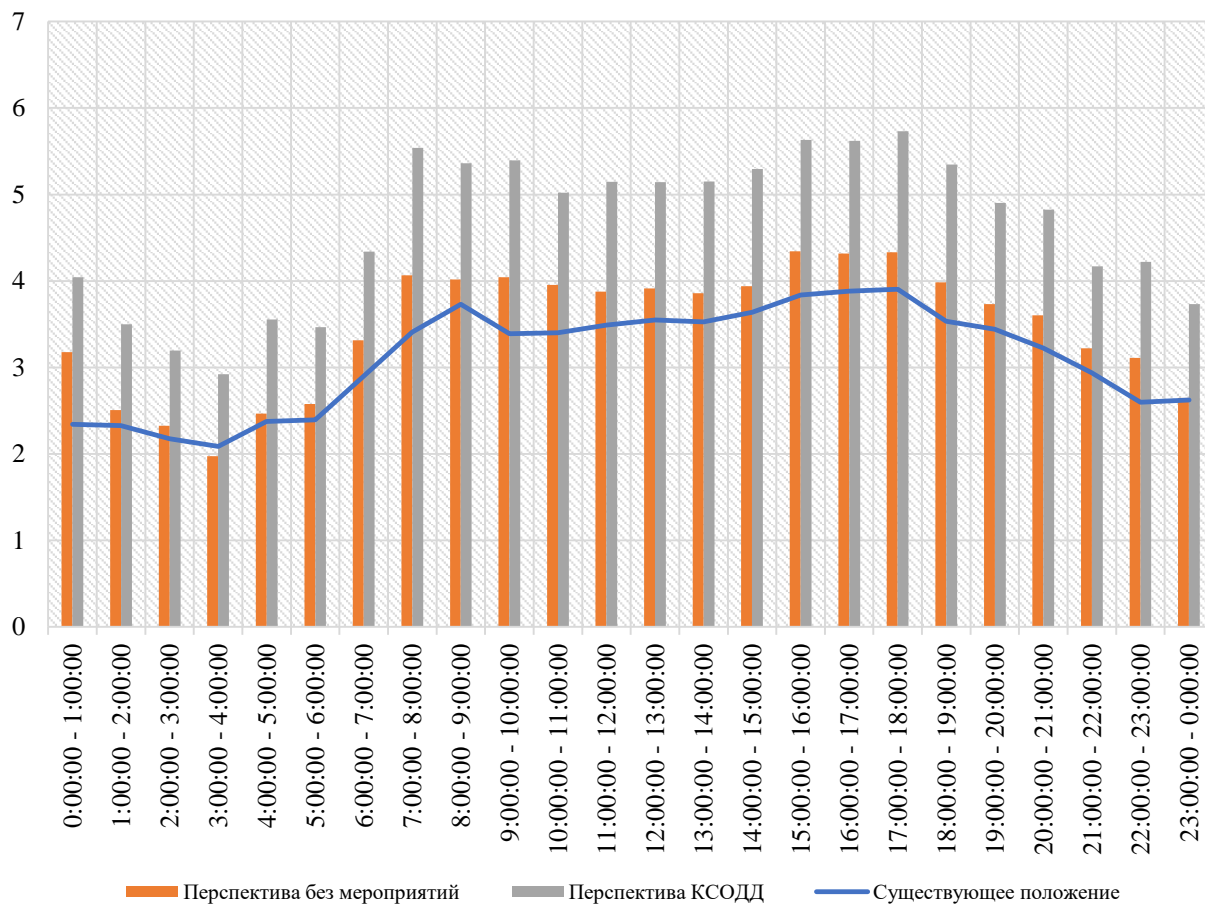


Прогноз 2036г. с учётом мероприятий КСОДД



На сетевом уровне транспортные задержки в перспективе 2036 года увеличатся на 0,36 сек/км по отношению к существующему положению. В наиболее загруженный вечерний час пик задержка вырастает на 0,51 сек/км.

Средние задержки в движении по дорожной сети, сек/км



Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий		Перспектива КСОДД	
	Средняя задержка, сек/км	Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)	Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)
0:00 - 1:00	2,34	3,18	0,83 35,61%	4,05	1,70 42,05%
1:00 - 2:00	2,33	2,51	0,18 7,66%	3,50	1,17 33,44%
2:00 - 3:00	2,18	2,33	0,15 6,87%	3,19	1,02 31,88%
3:00 - 4:00	2,09	1,98	-0,11 -5,34%	2,92	0,83 28,54%
4:00 - 5:00	2,38	2,47	0,09 3,76%	3,56	1,18 33,16%
5:00 - 6:00	2,40	2,58	0,18 7,70%	3,47	1,07 30,91%

Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	Средняя задержка, сек/км	Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)		Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)	
6:00 - 7:00	2,90	3,31	0,41	14,20%	4,34	1,44	33,13%
7:00 - 8:00	3,41	4,07	0,66	19,31%	5,54	2,13	38,47%
8:00 - 9:00	3,73	4,02	0,28	7,62%	5,36	1,63	30,38%
9:00 - 10:00	3,39	4,04	0,65	19,26%	5,40	2,00	37,15%
10:00 - 11:00	3,40	3,95	0,55	16,21%	5,02	1,62	32,23%
11:00 - 12:00	3,49	3,88	0,39	11,08%	5,15	1,66	32,18%
12:00 - 13:00	3,55	3,91	0,36	10,27%	5,14	1,60	31,01%
13:00 - 14:00	3,53	3,86	0,33	9,36%	5,15	1,62	31,52%
14:00 - 15:00	3,64	3,94	0,30	8,27%	5,29	1,65	31,26%
15:00 - 16:00	3,84	4,34	0,51	13,21%	5,63	1,79	31,84%
16:00 - 17:00	3,88	4,32	0,43	11,17%	5,62	1,73	30,88%
17:00 - 18:00	3,91	4,33	0,43	10,92%	5,73	1,83	31,86%
18:00 - 19:00	3,53	3,98	0,45	12,71%	5,35	1,81	33,91%
19:00 - 20:00	3,44	3,73	0,29	8,52%	4,90	1,46	29,78%
20:00 - 21:00	3,22	3,60	0,38	11,85%	4,83	1,60	33,24%
21:00 - 22:00	2,94	3,22	0,28	9,66%	4,17	1,23	29,55%
22:00 - 23:00	2,60	3,11	0,51	19,81%	4,22	1,62	38,44%

Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	Средняя задержка, сек/км	Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)		Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)	
23:00 - 0:00	2,62	2,65	0,02	0,87%	3,73	1,11	29,70%
Средние отклонения			0,36	11,27%		1,52	32,77%

Мероприятия КСОДД значительно увеличивают задержку на сетевом уровне (на 32,77% против 11,27% при отказе от реализации КСОДД). В итоге среднесетевые задержки увеличатся более, чем на 1,5 секунды на каждый километр пройденного пути. Однако, необходимо отметить, что несмотря на рост среднесетевых задержек, общая скорость перемещения значительно увеличивается. Более того, на локальном уровне снижается количество участков с высокими показателями задержки в движении. Всё это свидетельствует о том, что предлагаемый комплекс мероприятий позволяет перераспределить транспорт таким образом, чтобы перемещение по автомобильным дорогам оставалось комфортным, а его скорость и качество увеличивалось.

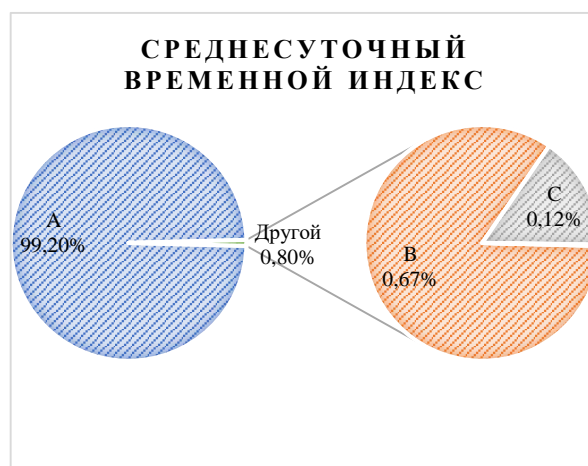
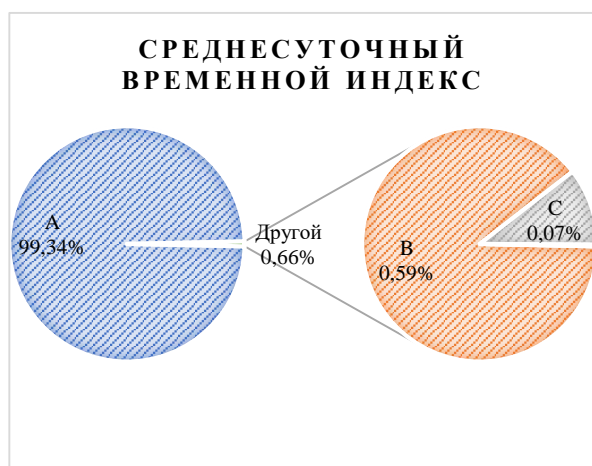
Временной индекс (ТТИ)

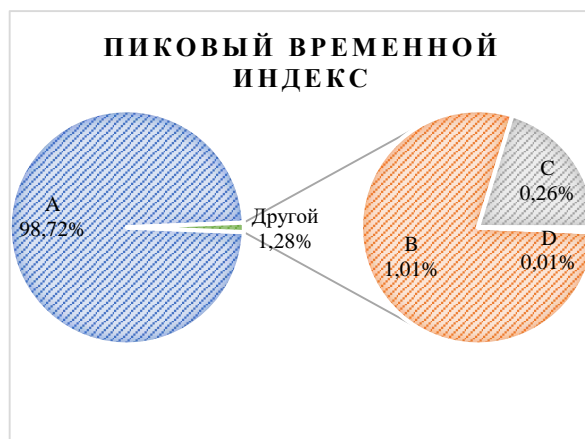
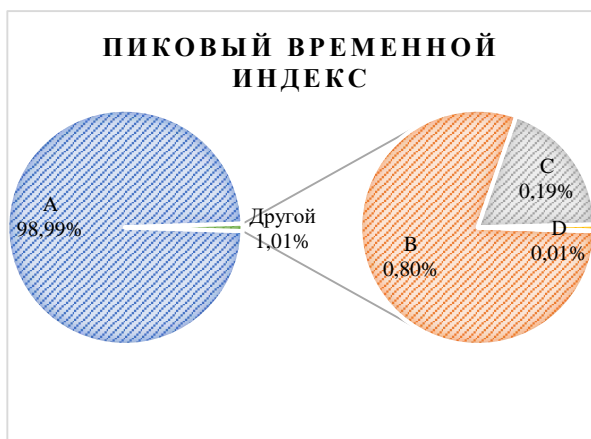
Физический смысл временного индекса заключается в определении влияния интенсивности транспортного потока на транспортные задержки.

Прогнозируемые среднесуточные значения временного индекса на локальных участках невысоки. В пиковый период лишь на 0,01% дорожной сети появляются участки с удовлетворительными значениями временного индекса.

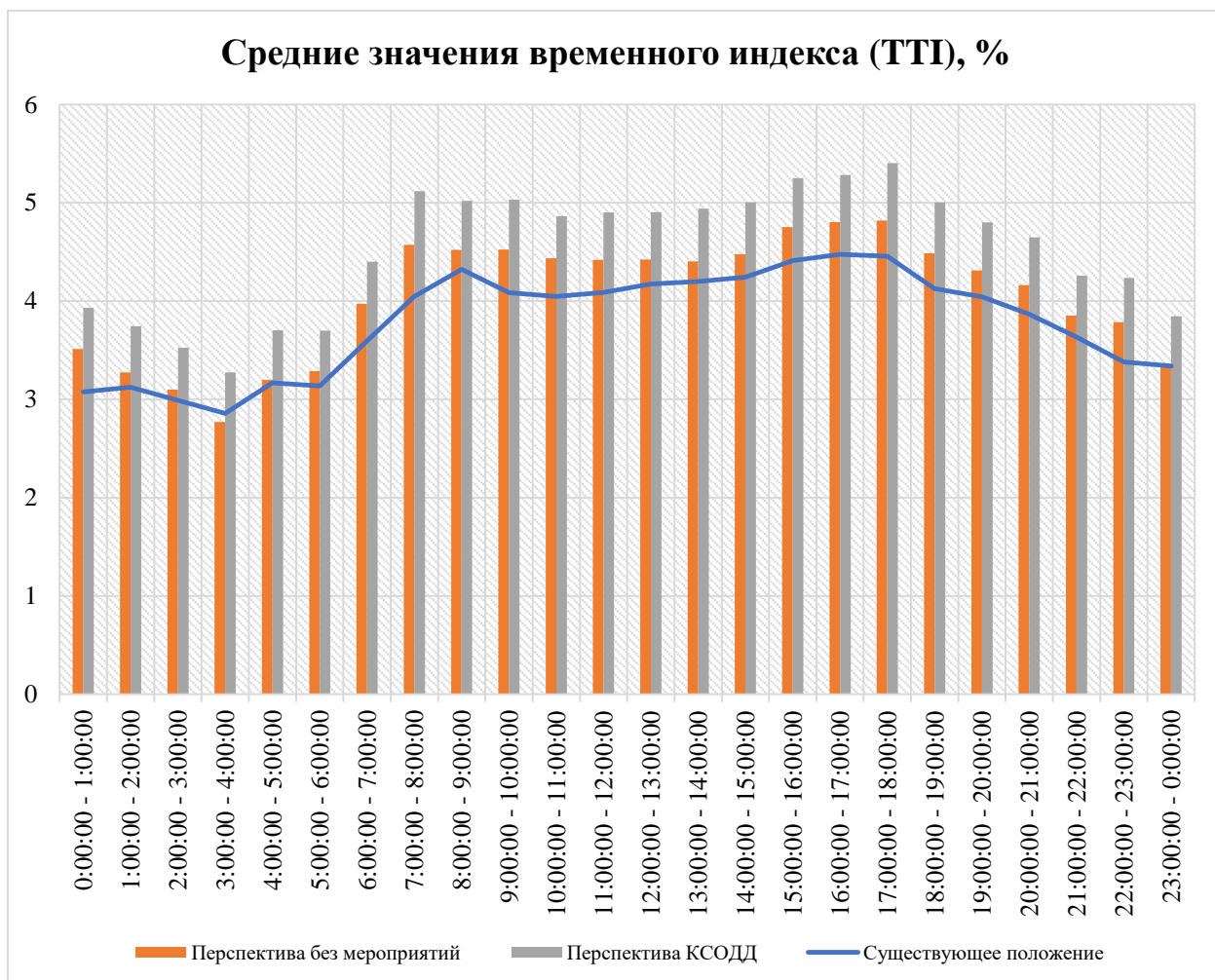
Прогноз 2036г. без учёта мероприятий КСОДД

Прогноз 2036г. с учётом мероприятий КСОДД





На сетевом уровне временной индекс в перспективе 2036 года увеличится на 6,77% по отношению к существующему положению. В течение суток заметны негативные колебания до 0,44 процентных пунктов.



Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	ТТІ, %	ТТІ, %	ТТІ, % (разность / прирост)		ТТІ, %	ТТІ, % (разность / прирост)	
0:00 - 1:00	3,07	3,51	0,44	14,24%	3,93	0,86	21,80%
1:00 - 2:00	3,12	3,27	0,15	4,80%	3,74	0,62	16,54%
2:00 - 3:00	2,99	3,10	0,11	3,76%	3,52	0,54	15,19%
3:00 - 4:00	2,86	2,77	-0,09	-3,02%	3,27	0,42	12,72%
4:00 - 5:00	3,17	3,20	0,03	0,99%	3,70	0,54	14,46%
5:00 - 6:00	3,14	3,29	0,15	4,78%	3,70	0,56	15,26%
6:00 - 7:00	3,60	3,97	0,38	10,43%	4,40	0,80	18,28%
7:00 - 8:00	4,05	4,57	0,52	12,96%	5,12	1,07	20,91%
8:00 - 9:00	4,32	4,52	0,20	4,61%	5,02	0,70	13,88%
9:00 - 10:00	4,09	4,53	0,44	10,77%	5,03	0,95	18,82%
10:00 - 11:00	4,05	4,44	0,39	9,60%	4,86	0,82	16,77%
11:00 - 12:00	4,09	4,42	0,33	8,05%	4,90	0,81	16,59%
12:00 - 13:00	4,17	4,42	0,25	5,92%	4,91	0,73	14,91%
13:00 - 14:00	4,20	4,40	0,21	4,89%	4,94	0,74	15,01%
14:00 - 15:00	4,24	4,48	0,23	5,49%	5,00	0,76	15,18%
15:00 - 16:00	4,41	4,75	0,34	7,74%	5,25	0,84	15,98%
16:00 - 17:00	4,47	4,80	0,33	7,38%	5,28	0,81	15,30%
17:00 - 18:00	4,45	4,82	0,37	8,20%	5,40	0,95	17,55%
18:00 - 19:00	4,13	4,49	0,36	8,73%	5,00	0,88	17,53%
19:00 - 20:00	4,04	4,31	0,27	6,67%	4,80	0,76	15,80%
20:00 - 21:00	3,86	4,16	0,30	7,70%	4,65	0,78	16,86%
21:00 - 22:00	3,63	3,85	0,22	5,96%	4,26	0,62	14,61%
22:00 - 23:00	3,38	3,79	0,41	12,03%	4,23	0,85	20,19%
23:00 - 0:00	3,34	3,33	0,00	-0,12%	3,85	0,51	13,20%
Средние отклонения			0,26	6,77%		0,75	16,39%

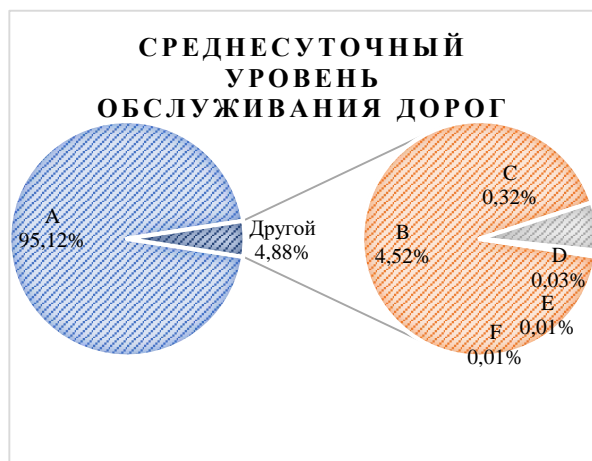
На сетевом уровне реализация мероприятий КСОДД вслед за увеличением средних задержек в движении окажет негативное влияние на временной индекс по отношению к существующему положению, вызывая его увеличение на 13,2% - 21,8%.

Уровень обслуживания дорожного движения (LOS)

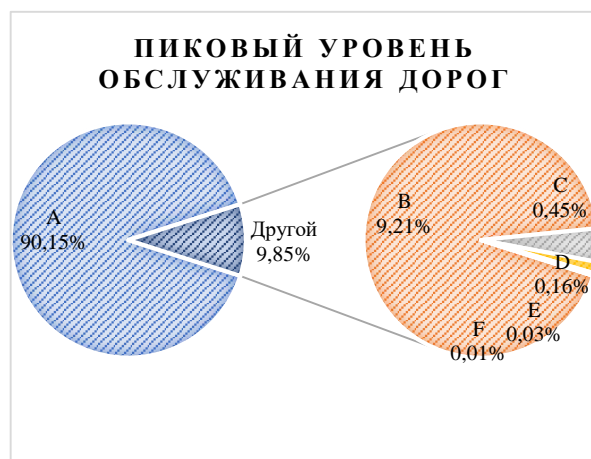
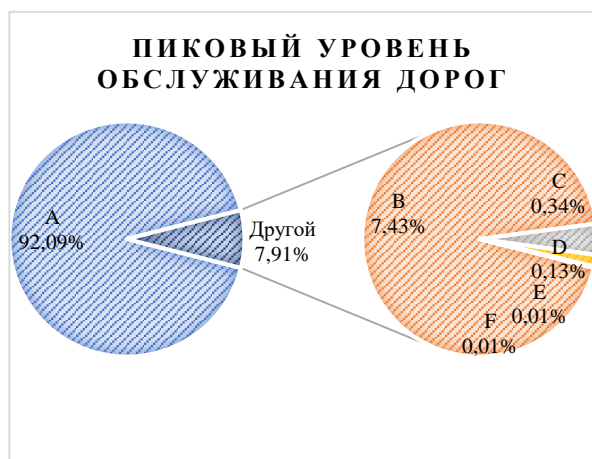
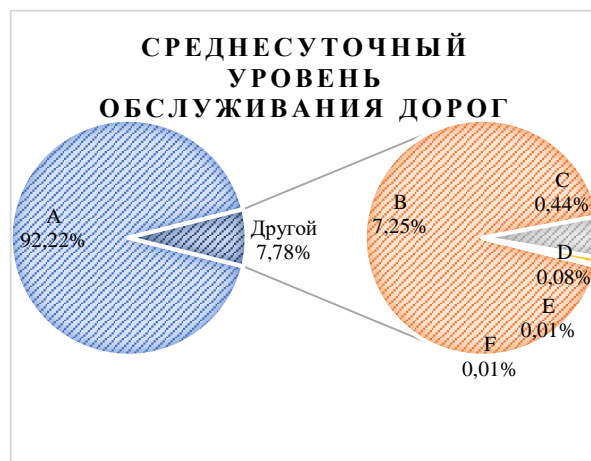
Физический смысл уровня обслуживания дорожного движения заключается в определении влияния интенсивности транспортного потока на его скорость.

На локальном уровне протяжённость участков автомобильных дорог с неудовлетворительным уровнем обслуживания («D», «E» и «F») составит в 2036 году от 0,05% до 0,15% в среднесуточном и пиковом разрезах соответственно. В результате реализации мероприятий КСОДД эти значения увеличиваются до 0,10% и 0,20% соответственно.

Прогноз 2036г. без учёта мероприятий КСОДД

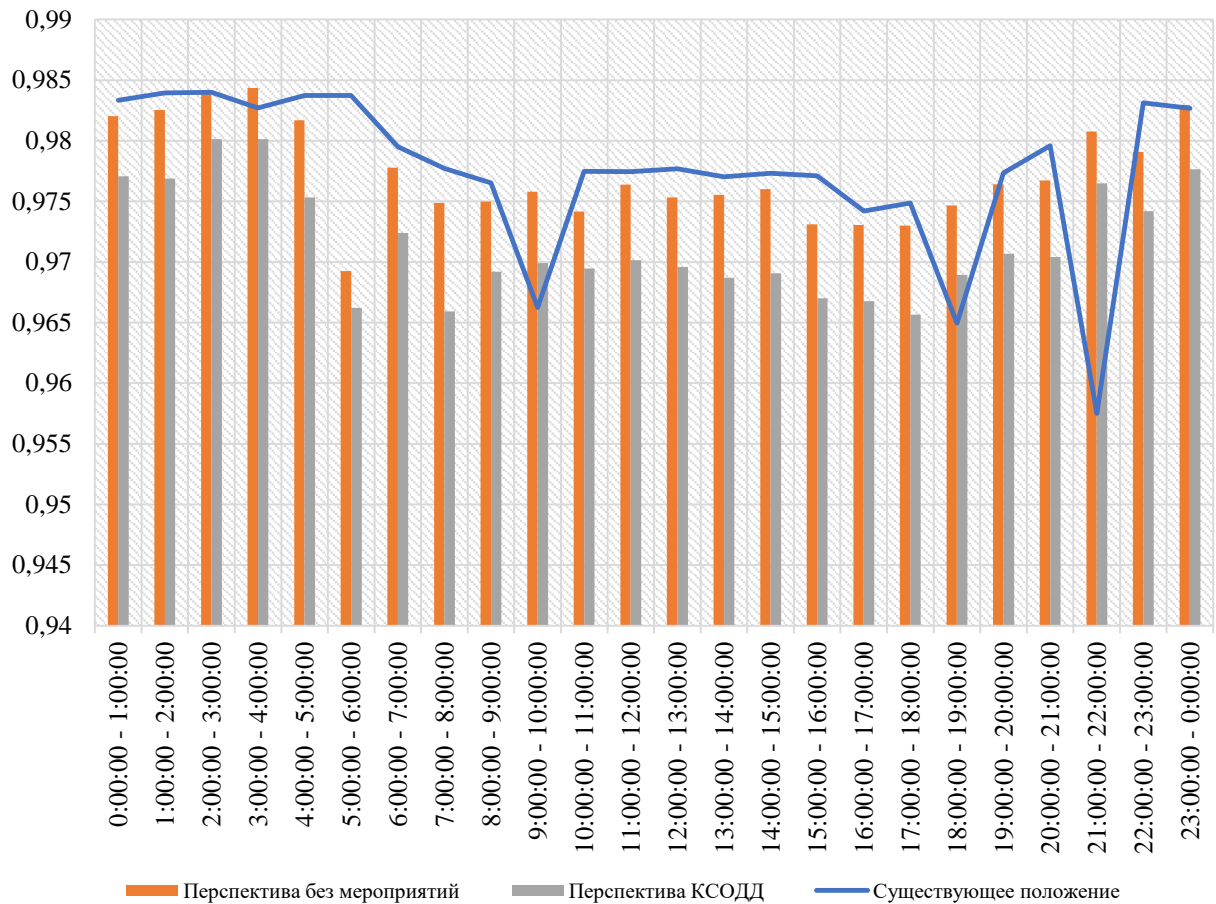


Прогноз 2036г. с учётом мероприятий КСОДД



На сети дорог в целом уровень обслуживания в перспективе 2036 года уменьшится по отношению к существующему положению на 0,02%. Реализация мероприятий КСОДД ещё более ухудшит условия дорожного движения до 0,61%.

Средние значения уровня обслуживания (LOS), %



Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	LOS, %	LOS, %	LOS, % (разность / прирост)		LOS, %	LOS, % (разность / прирост)	
0:00 - 1:00	98,34	98,20	-0,13	-0,14%	97,71	-0,63	-0,64%
1:00 - 2:00	98,39	98,25	-0,14	-0,14%	97,69	-0,71	-0,72%
2:00 - 3:00	98,40	98,39	-0,02	-0,02%	98,01	-0,39	-0,40%
3:00 - 4:00	98,27	98,44	0,17	0,17%	98,01	-0,26	-0,26%
4:00 - 5:00	98,37	98,17	-0,21	-0,21%	97,53	-0,84	-0,86%
5:00 - 6:00	98,37	96,93	-1,45	-1,47%	96,62	-1,75	-1,81%
6:00 - 7:00	97,95	97,78	-0,18	-0,18%	97,24	-0,71	-0,73%
7:00 - 8:00	97,77	97,49	-0,28	-0,29%	96,59	-1,18	-1,22%
8:00 - 9:00	97,65	97,50	-0,15	-0,16%	96,92	-0,73	-0,76%
9:00 - 10:00	96,63	97,58	0,95	0,99%	96,99	0,36	0,38%

Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	LOS, %	LOS, %	LOS, % (разность / прирост)		LOS, %	LOS, % (разность / прирост)	
10:00 - 11:00	97,75	97,42	-0,33	-0,34%	96,95	-0,80	-0,83%
11:00 - 12:00	97,74	97,64	-0,11	-0,11%	97,01	-0,73	-0,75%
12:00 - 13:00	97,77	97,53	-0,23	-0,24%	96,96	-0,81	-0,83%
13:00 - 14:00	97,70	97,55	-0,15	-0,15%	96,87	-0,83	-0,86%
14:00 - 15:00	97,73	97,60	-0,13	-0,13%	96,91	-0,82	-0,85%
15:00 - 16:00	97,71	97,31	-0,40	-0,41%	96,70	-1,01	-1,05%
16:00 - 17:00	97,42	97,31	-0,11	-0,12%	96,68	-0,74	-0,77%
17:00 - 18:00	97,49	97,30	-0,19	-0,19%	96,57	-0,92	-0,95%
18:00 - 19:00	96,50	97,47	0,97	1,01%	96,89	0,40	0,41%
19:00 - 20:00	97,74	97,64	-0,09	-0,10%	97,07	-0,67	-0,69%
20:00 - 21:00	97,96	97,67	-0,29	-0,29%	97,04	-0,92	-0,95%
21:00 - 22:00	95,75	98,08	2,33	2,43%	97,65	1,90	1,94%
22:00 - 23:00	98,31	97,91	-0,41	-0,41%	97,42	-0,89	-0,92%
23:00 - 0:00	98,27	98,29	0,03	0,03%	97,76	-0,50	-0,52%
Средние отклонения			-0,02	-0,02%		-0,59	-0,61%

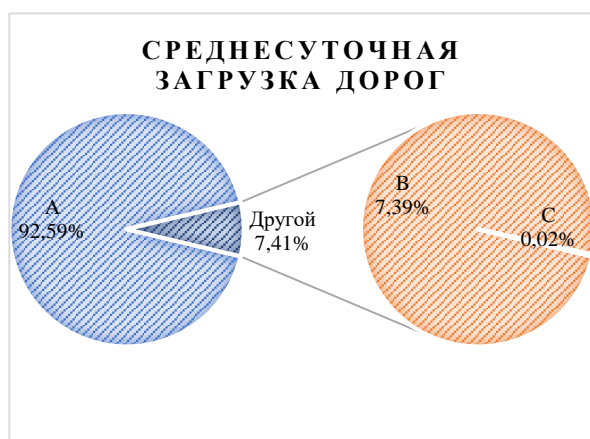
Несмотря на значительное снижение показателя уровня обслуживания дорожного движения в процентном выражении, его значения остаются в рамках максимально возможного. В рамках данной работы, опираясь на результаты расчётов других показателей, данное снижение признано не оказывающим значительного влияния на улучшение показателей дорожного движения.

Уровень загрузки дорог движением.

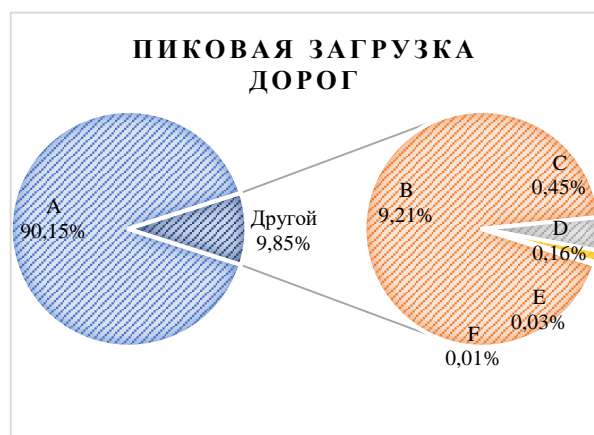
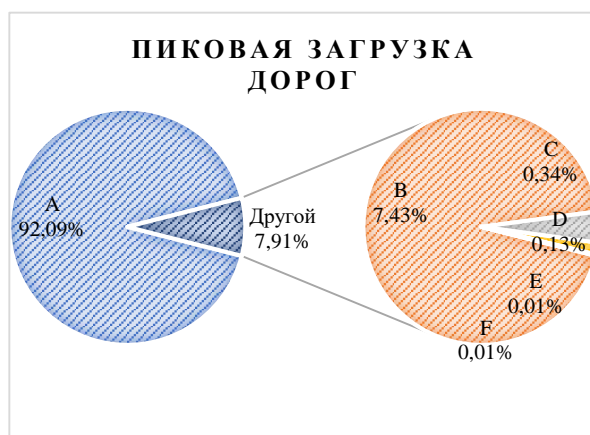
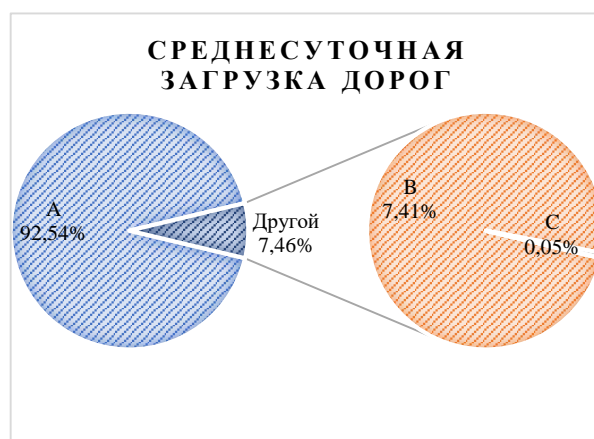
Расчёт уровня загрузки дорог движением позволяет понять запас пропускной способности дорожной сети.

Увеличение транспортного потока приводит к увеличению загрузки дорог в перспективе 2036 года. В пиковый период наблюдаются участки дорог, работающие в режиме перегрузки («Е» и «F»). Их суммарная протяжённость составляет 0,02% от общей протяжённости дорожной сети. Мероприятия КСОДД способствуют дополнительному росту загруженности дорог в пиковый период до 0,04%. Увеличение количества перегруженных участков происходит за счёт дополнительной нагрузки на реконструируемую дорожную сеть станции Октябрьская.

Прогноз 2036г. без учёта мероприятий
КСОДД

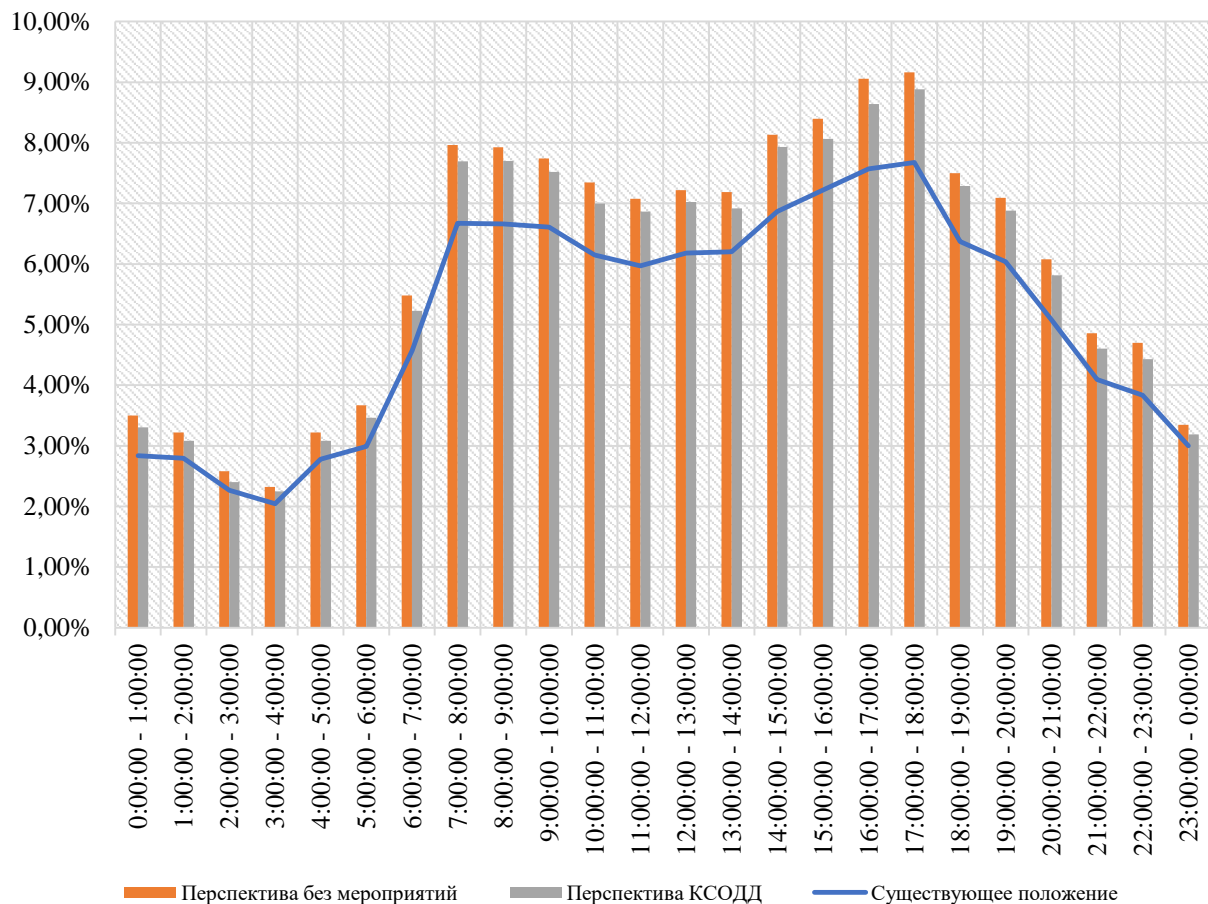


Прогноз 2036г. с учётом мероприятий
КСОДД



На сетевом уровне загрузка дорог движением в перспективе 2036 года увеличится на 17,99%. В отдельные часы наблюдается увеличение загрузки дорог на 11,44-23,40%. В физическом выражении загрузка дорог увеличивается на 0,93 доли.

Средняя загруженность дорожной сети, %



Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий		Перспектива КСОДД		
	Загрузка дорог, %	Загрузка дорог, %	Загрузка дорог, % (разность / прирост)	Загрузка дорог, %	Загрузка дорог, % (разность / прирост)	
0:00 - 1:00	2,84	3,50	0,66	3,31	0,47	14,18%
1:00 - 2:00	2,79	3,22	0,42	3,08	0,29	9,37%
2:00 - 3:00	2,27	2,58	0,31	2,40	0,13	5,55%
3:00 - 4:00	2,04	2,32	0,28	2,25	0,20	9,02%
4:00 - 5:00	2,78	3,22	0,44	3,08	0,31	9,99%
5:00 - 6:00	2,99	3,67	0,68	3,46	0,48	13,74%
6:00 - 7:00	4,57	5,48	0,91	5,22	0,65	12,52%

Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	Загрузка дорог, %	Загрузка дорог, %	Загрузка дорог, % (разность / прирост)		Загрузка дорог, %	Загрузка дорог, % (разность / прирост)	
7:00 - 8:00	6,67	7,96	1,29	19,36%	7,69	1,02	13,27%
8:00 - 9:00	6,66	7,93	1,26	18,98%	7,70	1,04	13,47%
9:00 - 10:00	6,61	7,74	1,13	17,18%	7,52	0,91	12,11%
10:00 - 11:00	6,15	7,34	1,20	19,45%	7,00	0,85	12,10%
11:00 - 12:00	5,97	7,08	1,11	18,53%	6,86	0,89	13,03%
12:00 - 13:00	6,18	7,22	1,03	16,73%	7,02	0,84	11,95%
13:00 - 14:00	6,20	7,18	0,98	15,84%	6,92	0,71	10,32%
14:00 - 15:00	6,87	8,13	1,26	18,37%	7,93	1,06	13,41%
15:00 - 16:00	7,22	8,40	1,18	16,32%	8,06	0,84	10,46%
16:00 - 17:00	7,57	9,06	1,49	19,70%	8,64	1,07	12,40%
17:00 - 18:00	7,67	9,16	1,49	19,42%	8,88	1,21	13,60%
18:00 - 19:00	6,37	7,50	1,13	17,69%	7,29	0,92	12,57%
19:00 - 20:00	6,04	7,09	1,05	17,44%	6,88	0,85	12,29%
20:00 - 21:00	5,08	6,08	0,99	19,55%	5,81	0,73	12,55%
21:00 - 22:00	4,10	4,86	0,76	18,62%	4,60	0,51	11,02%
22:00 - 23:00	3,84	4,70	0,86	22,49%	4,43	0,59	13,37%
23:00 - 0:00	3,00	3,34	0,34	11,44%	3,19	0,19	5,85%
Средние отклонения			0,93	17,99%		0,70	11,59%

В результате реализации комплекса предложенных мероприятий удаётся сдержать увеличение среднесетевой загрузки дорог. Средние показатели загруженности составят порядка 11,59%.

4.3. Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

В работе были смоделированы мгновенные выбросы загрязняющих веществ, вызванные ускорением/замедлением и скоростью для всех транспортных средств в моделировании, основанном на документе «Luc Int Panis, Steven Broekx, Ronghui Lui: Modelling instantaneous traffic emission and the influence of traffic speed limits». Результаты расчёта выбросов загрязняющих веществ приведены в таблице ниже:

Показатель	Значение	Единицы
ИЕМ Выхлопы - CO2 - 01 Car	198 001,722	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородний - CO2 - 01 Car	137,249	г/км
ИЕМ Выхлопы - NOx - 01 Car	433,083	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородний - NOx - 01 Car	300,20	г/км
ИЕМ Выхлопы - PM - 01 Car	8,615	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородний - PM - 01 Car	5,97	г/км
ИЕМ Выхлопы - VOC - 01 Car	208,293	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородний - VOC - 01 Car	144,38	г/км

Выбросы углекислого газа движущимся автомобильным транспортом визуализированы на картограмме ниже.

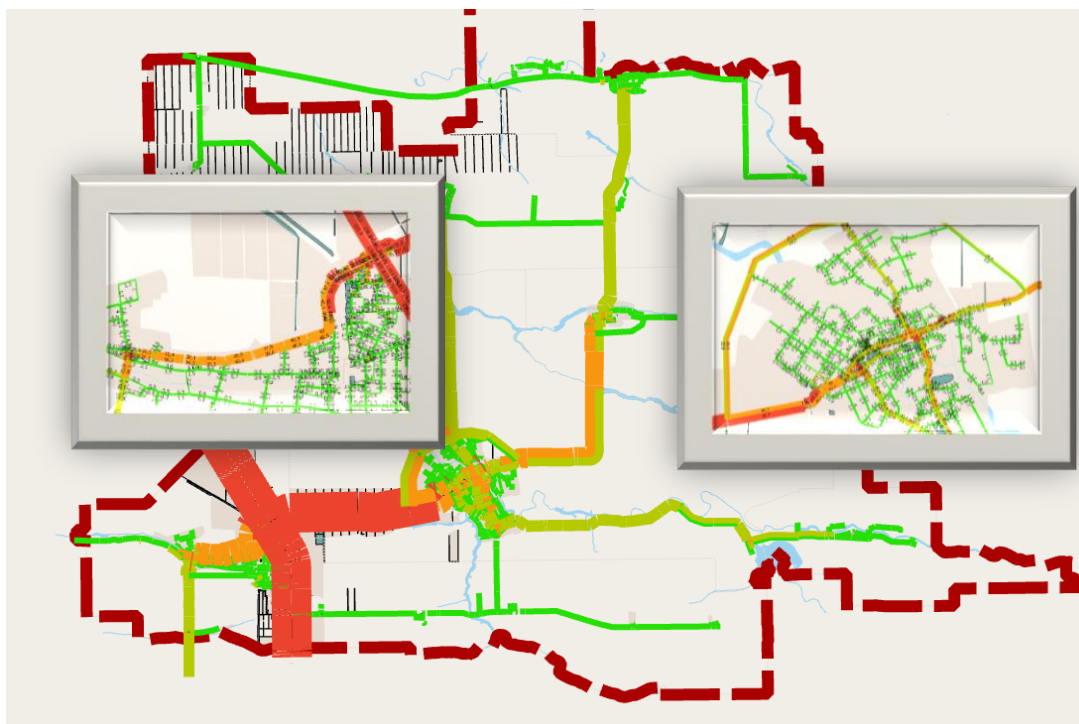


Рисунок 60 Картограмма выбросов в атмосферу углекислого газа движущимся транспортом.

Предложенный комплекс мероприятий по строительству транспортных обходов позволяет оградить населённые пункты Крыловского района от критических выбросов углекислого газа от автомобильного транспорта.

5. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения, предложенный к реализации в данной работе, направлен на решение проблем существующей УДС Крыловского района.

На основании роста показателей, представленных в разделе «Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения» можно говорить о том, что реализация предложенных мероприятий поможет решить следующие задачи:

- ✓ сократить протяжённость участков УДС с предельным уровнем безопасности движения
- ✓ сократить протяжённость сети дорог с неудовлетворительным уровнем скоростного обслуживания
- ✓ сократить протяжённость участков УДС с низким уровнем удобства водителей
- ✓ сократить протяжённость участков УДС, уровень экологической безопасности которых требует введения дополнительных режимов.

Прогнозируемый эффект соответствует поставленным задачам, таким как повышение уровня безопасности дорожного движения, предупреждение заторовых ситуаций, увеличение пропускной способности дорог.