



РАЗРАБОТАНО:

Индивидуальный предприниматель  
Селезнев Максим Павлович  
\_\_\_\_\_ Селезнев М.П.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 г.

УТВЕРЖДАЮ:

Глава МО Ленинградский район  
\_\_\_\_\_ Шулико Ю.Ю.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 г.

СОГЛАСОВАНО:

Министр транспорта  
и дорожного хозяйства  
Краснодарского края  
\_\_\_\_\_ Переверзев А.Л.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 г.

**Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования Ленинградский район Краснодарского края в границах Крыловского, Новоплатнировского, Уманского, Новоуманского, Куликовского, Восточного, Образцового, Первомайского, Белохуторского, Коржовского, Западного сельских поселений.**

Том 1 (из 2)

## Лист согласований и заключений согласующих органов и организаций

к «Комплексной схеме организации дорожного движения на территории муниципального образования Ленинградский район Краснодарского края в границах Крыловского, Новоплатнировского, Уманского, Новоуманского, Куликовского, Восточного, Образцового, Первомайского, Белохуторского, Коржовского, Западного сельских поселений».

<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>
<hr/> <hr/> <hr/>	<hr/>

## Содержание

Введение.....	8
Паспорт КСОДД.....	10
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.....	21
1.2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожной деятельности.....	27
1.2.1. Численность населения.....	27
1.2.2. Трудовая структура населения.....	32
1.2.3. Образование.....	32
1.2.4. здравоохранение.....	41
1.2.5. Система расселения и застройки.....	44
1.2.6. Экономика .....	55
1.3. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.....	57
1.3.1 Общая характеристика сети дорог .....	57
1.3.2 Оценка и анализ показателей качества содержания дорог.....	73
1.3.3 Анализ перспектив развития дорог.....	84
1.3.3.1. Схема территориального планирования Краснодарского края.....	84
1.3.3.2. Схема территориального планирования муниципального образования Ленинградский район Ленинградского района .....	85
1.3.3.3. Генеральный план Белохуторского сельского поселения.....	87
1.3.3.4. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Восточного сельского поселения .....	87

1.3.3.5.	Генеральный план Западного сельского поселения .....	88
1.3.3.6.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения .....	88
1.3.3.7.	Генеральный план Коржовского сельского поселения .....	88
1.3.3.8.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения.....	89
1.3.3.9.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Куликовского сельского поселения .....	89
1.3.3.10.	Генеральный план Новоплатнировского сельского поселения .....	89
1.3.3.11.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоплатнировского сельского поселения .....	90
1.3.3.12.	Генеральный план Новоумановского сельского поселения .....	91
1.3.3.13.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоумановского сельского поселения .....	92
1.3.3.14.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Образцового сельского поселения .....	92
1.3.3.15.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения .....	92
1.3.3.16.	Перечень мероприятий .....	93
1.4.	Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организация движения грузовых транспортных средств, организация движения пешеходов и велосипедистов.....	105
1.4.1	Оценка организации движения транспортных средств общего пользования.....	109
1.4.2	Оценка организации движения грузовых транспортных средств.....	116
1.4.3	Оценка движения пешеходов и велосипедистов .....	118
1.5.	Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок.....	119
1.6.	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения.....	122
1.7.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации.....	128
1.8.	Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения.....	130



1.8.1. Описание разработанной математической транспортной модели.....	130
1.8.2. Параметры, характеризующие дорожное движение.....	135
1.8.3. Параметры эффективности организации дорожного движения.....	142
1.9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств .....	154
1.10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	156
1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	161
2. Разработка мероприятий по организации дорожного движения.....	162
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.....	162
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.....	162
2.3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.....	168
2.4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения .....	171
2.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов .....	171
2.5.1. Организация движения пешеходов по тротуарам.....	172
2.5.2. Размещение и обустройство пешеходных переходов.....	177
2.5.3. Развитие велотранспортной инфраструктуры .....	180
2.6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств .....	184
2.7. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог) .....	185

2.8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств .....	187
2.9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	189
2.10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий .....	190
2.11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	201
2.12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения.....	206
2.13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	211
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.....	213
2.15. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	220
2.16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.....	223
2.17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	230
2.18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	234
2.19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения Российской Федерации.....	236
3. Результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения с указанием источников финансирования.....	238
4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	250
4.1. Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение.....	250

4.2. Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения.....	255
4.3. Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	265
5. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения.....	266

## 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.

Экономика Ленинградского района 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 значительно хуже, чем федеральных и региональных дорог. Без надлежащего уровня транспортно-эксплуатационного состояния всей сети автомобильных дорог, 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 общественным транспортом.

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 Ленинградский район Краснодарского края в границах Крыловского, Новоплатнировского, Уманского, Новоуманского, Куликовского, Восточного, Образцового, Первомайского, Белохуторского, Коржовского, Западного сельских поселений. (далее – КСОДД Ленинградского района). Тем не менее в настоящей работе невозможно обойти стороной центр притяжения жителей всего района – Ленинградское сельское поселение, которое исторически занимает лидирующее место в экономике планируемой территории. На сегодняшний день оно имеет наиболее развитую инфраструктурную составляющую. В станице Ленинградская сконцентрированы административные ресурсы района, демографический, социально-инфраструктурный и экономический потенциал. В перспективе именно она представляет собой точку экономического и инвестиционного роста района.

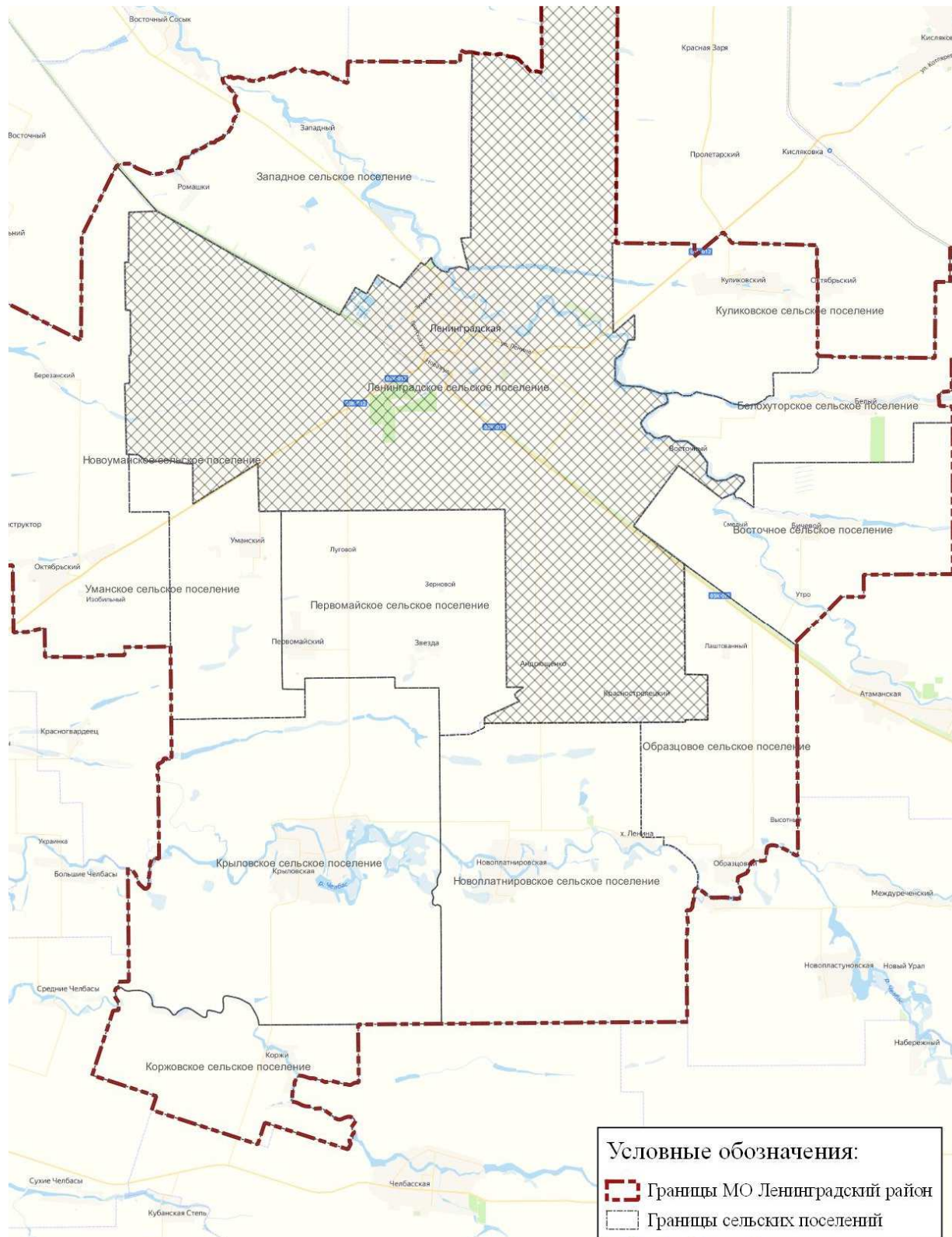


Рисунок 1 Расположение Ленинградского сельского поселения в границах муниципального образования Ленинградский район

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><b>Наименование КСОДД</b></p>	<p>«Актуализация комплексной схемы организации дорожного движения на территории Ленинградского района Краснодарского края»</p>
<p><b>Основание для разработки</b></p>	<p>Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». 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><b>Наименование заказчика, место нахождения</b></p>	<p>Администрация муниципального образования Ленинградский район Краснодарский край, станица Ленинградская, ул. Чернышевского, д.179</p>
<p><b>Наименование разработчика КСОДД, место нахождения</b></p>	<p>Индивидуальный предприниматель Селезнев Максим Павлович</p>
<p><b>Цели и задачи КСОДД</b></p>	<p>Цель проекта - актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Ленинградского района Краснодарского края 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"> <li>- сбор, обработка исходной информации, проведение натурных обследований, формирование базы пространственных данных в части, необходимой для разработки КСОДД;</li> <li>- разработка транспортных моделей как инструментария поддержки принятия решений;</li> <li>- подготовка характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации, подготовка перечня основных проблем муниципального образования в сфере ОДД;</li> <li>- 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,</li> </ul>

	<p>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;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- формирование предложений по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- формирование программы мероприятий и паспорта КСОДД.</li> </ul>
<p><b>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Плотность движения – не выше 5 ТС/км</li> <li>- Средняя скорость движения – не ниже 50 км/час</li> <li>- Время задержки – не более 20 сек/км</li> <li>- Загрузка дорог движением – не превышает 15%</li> </ul>
<p><b>Этапы и сроки реализации КСОДД</b></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><b>Укрупнённое описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Повышение уровня пропускной способности дорог путем проведения работ по реконструкции и ремонту автомобильных дорог и пересечений с интенсивным движением транспорта;</li> <li>2. Развитие пешеходной инфраструктуры путем ремонта тротуарных объектов, а также организации пешеходных переходов в местах сложившейся траектории движения пешеходов;</li> <li>3. Создание велосипедной инфраструктуры путём обустройства велосипедных маршрутов и мест для стоянки велосипедов;</li> <li>4. Развитие парковочного пространства путем строительства мест для парковок автомобилей в непосредственной близости от объектов социальной инфраструктуры;</li> <li>5. Улучшение транспортной связности территорий путём строительства новых автомобильных дорог местного значения;</li> <li>6. Создание комфортных условий для перемещения на общественном транспорте путем совершенствования маршрутной сети;</li> </ol>

	<p>7. Оптимизация системы мониторинга путем установки детекторов транспорта в соответствии с утвержденным Порядком мониторинга автомобильных дорог;</p> <p>8. Организация движения грузовых транспортных средств путем разработки перспективной схемы движения грузового транспорта;</p> <p>9. Ограничение скоростного режима на подходах к образовательным учреждениям путем установки знаков ограничения скорости и камер фиксации нарушений ПДД;</p> <p>10. Создание благоприятных условий для маломобильных групп населения путем строительства пандусов на пешеходных переходах;</p> <p>11. Обеспечение безопасных маршрутов движения детей к образовательным учреждениям путем адресного устранения недостатков в организации дорожного движения.</p>
<p><b>Объёмы и источники финансирования</b></p>	<p>Объем финансирования КСОДД – 10 153,710 млн.руб., из них:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– регионального бюджета – 9 932,301 млн.руб.;</li> <li>– муниципального бюджета – 161,609 млн.руб.;</li> <li>– за счет внебюджетных средств – 59,80 млн.руб.;</li> </ul>



# **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 5 мая 2004 года № 696-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Ленинградский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений и установлении их границ» муниципальное образование Ленинградский район наделено статусом муниципального района с административным центром станица Ленинградская.

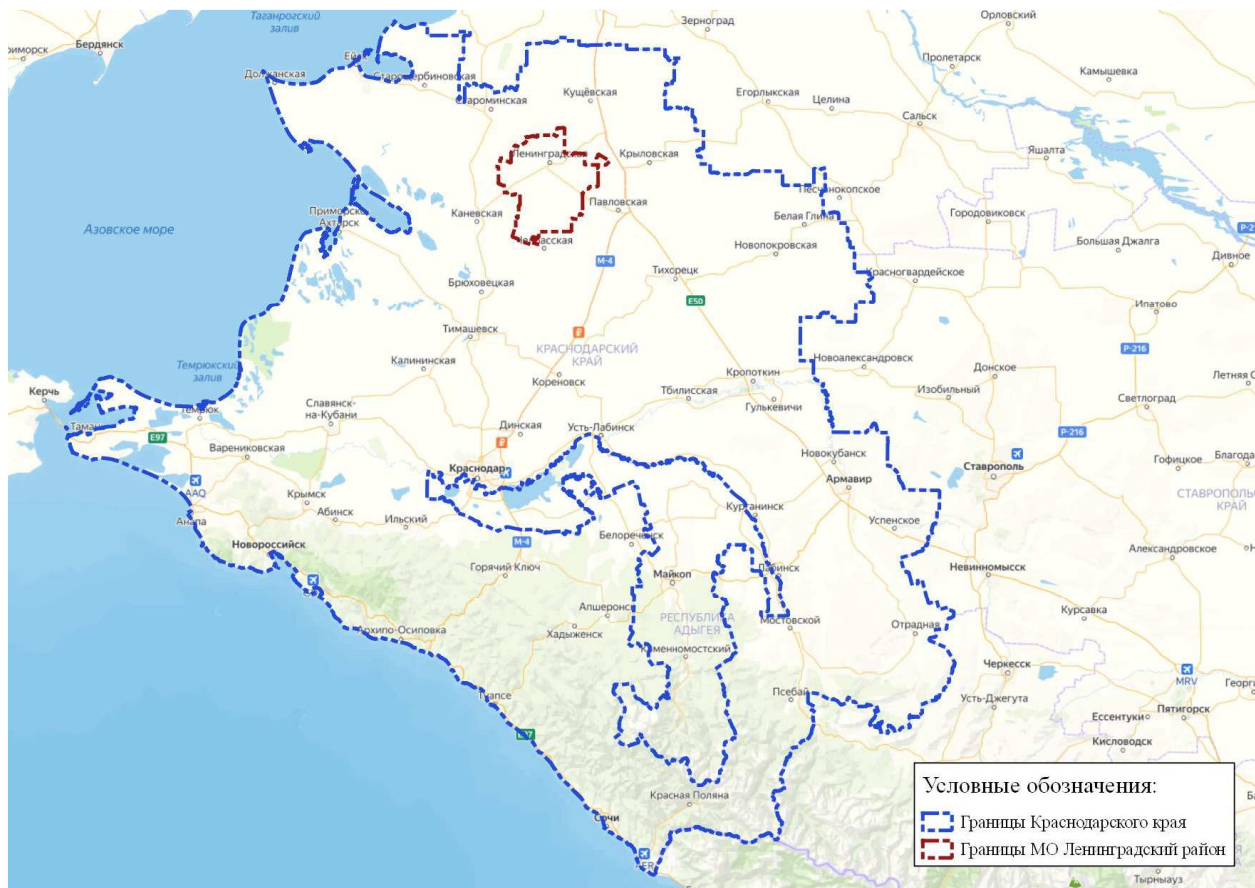
Муниципальное образование Ленинградский район расположено в северной части Краснодарского края, удаленность от краевого центра – города Краснодара составляет 180 км, от центра Южного федерального округа г. Ростов-на-Дону - 120 км. Расстояние до морских портов составляет - г. Ейск - 106 км, г. Новороссийск - 300 км, ближайший международный аэропорт расположен в г. Ростов-на-Дону.

Такая близость к важнейшими транспортными коммуникациями, которые позволяют осуществлять перемещение пассажиров и грузов не только в пределах Краснодарского края, но и в другие регионы, является основой для экономического, социального и культурного развития территории.

Территория района имеет смежные границы:

- на северо – востоке - с Кушевским районом;
- на северо – западе – со Староминским районом;
- на юго - западе – с Каневским районом;
- на востоке – с Крыловским районом;
- на юге-востоке – с Павловским районом.

Положение Ленинградского района в структуре пространственной организации региона представлено на рисунке ниже.



Муниципальное образование Ленинградский район имеет в своем составе 12 сельских поселений:

№	Наименование поселения	Административный центр	Площадь, га	Населённые пункты
1	Ленинградское сельское поселение	станция Ленинградская	39434	ст. Ленинградская х. Андрющенко х. Краснострелецкий х. Восточный
2	Крыловское сельское поселение	станция Крыловская	18561	ст. Крыловская
3	Новоплатнировское сельское поселение	станция Новоплатнировская	13457	ст.Новоплатнировская х. Ленина
4	Уманское сельское поселение	поселок Уманский	5753	п. Уманский п. Моторный п. Грачевка
5	Новоуманское сельское поселение	поселок Октябрьский	12809	п. Октябрьский х. Березанский х. Реконструктор п. Изобильный п. Ближний
6	Куликовское сельское поселение	хутор Куликовский	5759	х. Куликовский

№	Наименование поселения	Административный центр	Площадь, га	Населённые пункты
7	Восточное сельское поселение	поселок Бичевый	6033	п. Бичевый п. Смелый п. Трудовой п. Утро п. Бурдатский
8	Образцовое сельское поселение	поселок Образцовый	6871	п. Образцовый п. Лаштованный п. Солнечный п. Высотный
9	Первомайское сельское поселение	поселок Первомайский	8352	п. Первомайский п. Звезда п. Луговой п. Зерновой
10	Белохуторское сельское поселение	хутор Белый	6676	х. Белый
11	Коржовское сельское поселение	хутор Коржи	5233	х. Коржи
12	Западное сельское поселение	хутор Западный	11398	х. Западный х. Ромашки

По данным Федеральной службы государственной статистики общая площадь земель муниципального образования составляет 141616 гектар, что составляет 1,87 % от общей площади территории региона.

На территории Ленинградского района выделено 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, территория ст. Ленинградской, ст. Крыловской и ст. Новоплатнировской, определенные в планировочной структуре района, как точка роста, а также центры сельских поселений и основные

планировочные оси - федеральные автодороги, территориальные автомобильные дороги и железная дорога.

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 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.

Вся территория района является зоной интенсивной сельскохозяйственной деятельности, на которой преобладают земли преимущественно сельскохозяйственного назначения для размещения товарной сельскохозяйственной продукции и размещения предприятий по ее переработке.

Основными землепользователями являются сельскохозяйственные предприятия и организации и крестьянско-фермерские хозяйства.

Увеличение территории населенных пунктов Схемой территориального планирования Ленинградского района не предусмотрено. Только ст. Новоплатнировская получает развитие в юго-восточном направлении за счет сокращения земель сельскохозяйственного назначения.

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;
- водные объекты с охранными зонами.

Помимо вышеназванных групп функциональных зон, выделяется группа, обуславливающая особые условия использования территорий. Это - различные зоны планировочных ограничений.

Зоны планировочных ограничений определяют режимы хозяйственной деятельности во всех типах функциональных зон, в соответствии с правовыми документами.

Ограничения на использование территорий для осуществления градостроительной деятельности устанавливаются в следующих зонах:

- санитарно-защитные зоны;
- санитарные разрывы от линейных объектов инженерной и транспортной инфраструктуры;
- зоны охраны объектов культурного наследия;
- водоохранные зоны;
- зоны охраны источников питьевого водоснабжения;
- зоны ограничений градостроительной деятельности по условиям добычи полезных ископаемых;
- зоны, подверженные воздействию чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Функциональное зонирование, предлагаемое в рамках Схемы территориального планирования Ленинградского района, предполагается закрепить существующих функциональных зон и развитие новых:

- зон развития населённых пунктов;
- зон сельскохозяйственного использования территории;
- зон развития объектов транспортной инфраструктуры;
- зон размещения объектов капитального строительства местного значения;
- рекреационные зоны;
- зон объектов историко-культурного наследия.

Таблица 1 Проектный баланс территории в соответствии с данными Схемы территориального планирования муниципального образования Ленинградский район

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Современное состояние на 2010г.	Проектное решение 2030г.
1	2	3	4	
1	Общая площадь земель муниципального района в установленных границах	тыс.га	141,616	141,616
2	Земли сельскохозяйственного назначения	тыс.га	125,263	125,117
3	Земли населенных пунктов	тыс.га	10,304	10,323
4	Земли промышленности, транспорта, связи, радиовещания и др.	тыс.га	4,057	4,127
5	Земли особо охраняемых территорий и объектов	тыс.га	0,000	0,000
6	Земли лесного фонда	тыс.га	0,134	0,134
7	Земли водного фонда	тыс.га	1,858	1,858
8	Земли запаса	тыс.га	0,000	0,000

Решения функционального зонирования отражают стратегию развития муниципального образования Ленинградский район как одного из ведущих сельскохозяйственных районов Кубани с преобладанием сельскохозяйственных отраслей. Небольшая удаленность от крупных городов Ростовской области и портов даёт широкую возможность выхода местным товаропроизводителям на новые рынки сбыта.

#### Климатические условия

В климатическом отношении территория относится к северо-восточной степной провинции. Климат носит заметно выраженные черты континентальности (преобладающее влияние суши на температуру воздуха).

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 40м/с). Ветра 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 25-30<sup>0</sup>С. 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 течении 6-7 декад. Наиболее холодный месяц – январь (средняя месячная температура воздуха –4<sup>0</sup>С.). 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.

Ежегодно наблюдается гололедно-изморозевые отложения мокрого снега на проводах; такие отложения обычно достигают наибольших значений в декабре. Максимальная толщина отложений составляла 34 мм на 1 п. м (19.02.1989 г.).

Наибольшей величины глубина промерзания достигает в конце февраля- начале марта, глубина проникновения 0<sup>0</sup>С 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 распространяются на юго-восток азорский антициклон. С переходом через +15<sup>0</sup>С 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<sup>0</sup>С - + 40<sup>0</sup>С.

Лето прохладное и влажное, среднемесячная температура июля не превышает +23<sup>0</sup>С, максимальная температура июля +40,4<sup>0</sup>С. 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 достигает в среднем - 42.

Выхолаживание воздуха в ночные часы приводит к образованию туманов. Больше всего дней с туманами отмечается с ноября по март (30 дней). Общее число дней с туманами достигает 38.

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. Основное количество осадков выпадает в теплый период года (60-70%). Суточный максимум осадков – 88-112 мм. Суммы осадков год от года могут значительно отклоняться от среднего значения.

Согласно приложению 5 СНиП 2.01-07-85 и СНКК – 20-301-2000 для всего района принимаются:

- по расчетному значению снегового покрова - район – I,
- ветровой район по средней скорости ветра, м/с, за зимний период –5);
- по расчетному значению давления ветра - район - III;
- по толщине стенки гололеда III;
- по среднемесячной температуре воздуха (°С), в январе – район 00;
- по среднемесячной температуре воздуха (°С), в июле – район 25;
- по отклонению средней температуры воздуха наиболее холодных суток от среднемесячной температуры (°С), в январе – район 150.



Почти ежемесячно наблюдаются грозы со средней продолжительностью до 2,1 часа., максимальный – 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 районного и местного значения, отражающих существующее и планируемое развитие территории Ленинградского района. Перечень представлен в таблице ниже.

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

<b>Документ</b>	<b>Утверждающий документ</b>	<b>Дата утверждения</b>
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 Ленинградского района	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 36	28.06.2011
Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Ленинградский район	Постановление администрации муниципального образования Ленинградский район № 26	24.01.2020
Генеральный план Белохуторского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Белохуторского сельского поселения № 22	10.05.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Белохуторского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Постановление администрации Белохуторского сельского поселения Ленинградского района № 45	28.08.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Белохуторского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Постановление администрации Белохуторского сельского поселения Ленинградского района № 45	28.08.2017

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Местные нормативы градостроительного проектирования Белохуторского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Белохуторского сельского поселения Ленинградского района № 25	25.06.2015
Правила землепользования и застройки Белохуторского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 1	28.02.2014
Генеральный план Восточного сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Восточного сельского поселения № 16	18.04.2013
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Восточного сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2031 годы	Постановление администрации Восточного сельского поселения Ленинградского района № 49	14.09.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Восточного сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2031 годы	Постановление администрации Восточного сельского поселения Ленинградского района № 50	14.09.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Восточного сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Восточного сельского поселения Ленинградского района № 37	28.11.2014
Правила землепользования и застройки Восточного сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 49	22.12.2016
Генеральный план Западного сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Западного сельского поселения № 12	29.04.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения Ленинградского района на 2018 – 2027 годы	Решением Совета Западного сельского поселения Ленинградского района № 29	02.10.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Западного сельского поселения Ленинградского района на 2018 – 2028 годы	Решением Совета Западного сельского поселения Ленинградского района № 24	27.06.2017

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Местные нормативы градостроительного проектирования Западного сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Западного сельского поселения Ленинградского района № 20	22.04.2014
Правила землепользования и застройки Западного сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 89	26.10.2017
Генеральный план Коржовского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Коржовского сельского поселения № 37	21.12.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Решением Совета Коржовского сельского поселения Ленинградского района № 40	22.09.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Коржовского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Решением Совета Коржовского сельского поселения Ленинградского района № 40	22.09.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Коржовского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Коржовского сельского поселения Ленинградского района № 6	26.02.2015
Правила землепользования и застройки Коржовского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 1	24.01.2014
Генеральный план Крыловского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Крыловского сельского поселения № 14	15.04.2017
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Крыловского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Решением Совета Крыловского сельского поселения Ленинградского района № 37	01.09.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Крыловского сельского поселения	Решением Совета Крыловского сельского поселения	01.09.2017

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	поселения Ленинградского района № 36	
Местные нормативы градостроительного проектирования Крыловского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 87	26.10.2017
Правила землепользования и застройки Крыловского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 47	13.12.2013
Генеральный план Куликовского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Куликовского сельского поселения № 52	28.12.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Куликовского сельского поселения Ленинградского района на 2018 – 2030 годы	Решением Совета Куликовского сельского поселения Ленинградского района № 28	22.09.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Куликовского сельского поселения Ленинградского района на 2018 – 2030 годы	Постановлением администрации Куликовского сельского поселения Ленинградского района № 120	21.11.2016
Местные нормативы градостроительного проектирования Куликовского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Куликовского сельского поселения Ленинградского района № 28	17.06.2014
Правила землепользования и застройки Куликовского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 4	23.01.2014
Генеральный план Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Новоплатнировского сельского поселения № 1	25.02.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2032 годы	Постановление Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района № 68	21.09.2017

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2032 годы	Постановление Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района № 69	21.09.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 88	26.10.2017
Правила землепользования и застройки Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 25	26.08.2013
Генеральный план Новоуманского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Новоуманского сельского поселения № 31	30.08.2011
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоуманского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Решение совета Новоуманского сельского поселения Ленинградского района № 33	31.08.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Новоуманского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Решение совета Новоуманского сельского поселения Ленинградского района № 32	31.08.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Новоуманского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 29	10.09.2015
Правила землепользования и застройки Новоуманского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 2	27.01.2014
Генеральный план Образцового сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Образцового сельского поселения № 15	02.07.2012
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Образцового сельского поселения	Постановление администрации Образцового	14.09.2017

<b>Документ</b>	<b>Утверждающий документ</b>	<b>Дата утверждения</b>
Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	сельского поселения Ленинградского района № 45	
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Образцового сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2030 годы	Постановление администрации Образцового сельского поселения Ленинградского района № 46	14.09.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Образцового сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 24	08.09.2014
Правила землепользования и застройки Образцового сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 2	24.02.2014
Генеральный план Первомайского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Первомайского сельского поселения № 36	17.12.2012
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2031 годы	Решение совета Первомайского сельского поселения Ленинградского района № 28	11.09.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Первомайского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2033 годы	Постановление Новоплатнировского сельского поселения Ленинградского района № 27	11.09.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Первомайского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 47	19.11.2014
Правила землепользования и застройки Первомайского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 31	13.12.2013
Генеральный план Уманского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Уманского сельского поселения № 21	28.08.2012

Документ	Утверждающий документ	Дата утверждения
Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры Уманского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2031 годы	Решение совета Уманского сельского поселения Ленинградского района № 34	07.11.2017
Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Уманского сельского поселения Ленинградского района на 2017 – 2031 годы	Постановление Уманского сельского поселения Ленинградского района № 35	07.11.2017
Местные нормативы градостроительного проектирования Уманского сельского поселения Ленинградского района	Решение Совета Уманского сельского поселения Ленинградского района № 35	06.10.2014
Правила землепользования и застройки Уманского сельского поселения Ленинградского района (с изменениями от 25.03.2021 № 21)	Решение Совета муниципального образования Ленинградский район № 4	14.02.2014

Все рассмотренные документы актуализированы и утверждены в установленном порядке, что позволяет оценивать информацию о развитии Ленинградского 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 Ленинградского района лежат данные муниципальной статистики, которые наиболее полно и объективно характеризуют тенденции развития территории, а также учитываются данные, представленные в утвержденном Прогнозе социально-экономического развития муниципального образования Ленинградский район на 2022 год и плановый период до 2024 года.

### **1.2.1. Численность населения**

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

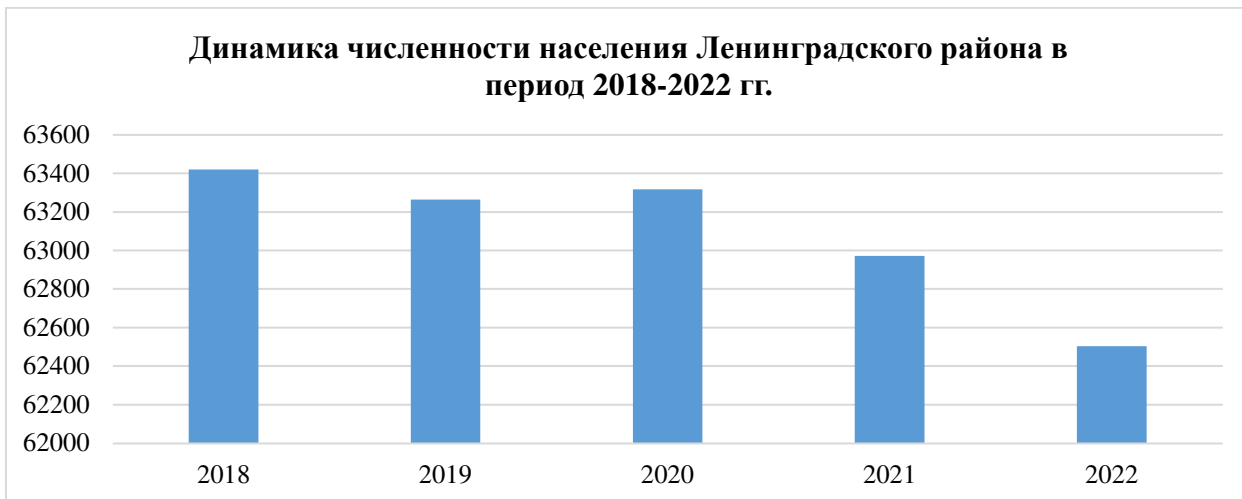
По данным Федеральной службы государственной статистики на 01.01.2022 года население Ленинградского района – 62 503 человека (98,5% к 01.01.2018 года) или 1,1 % от общей численности населения Краснодарского края. Доля женского населения стабильно выше мужского более чем на 13%.

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

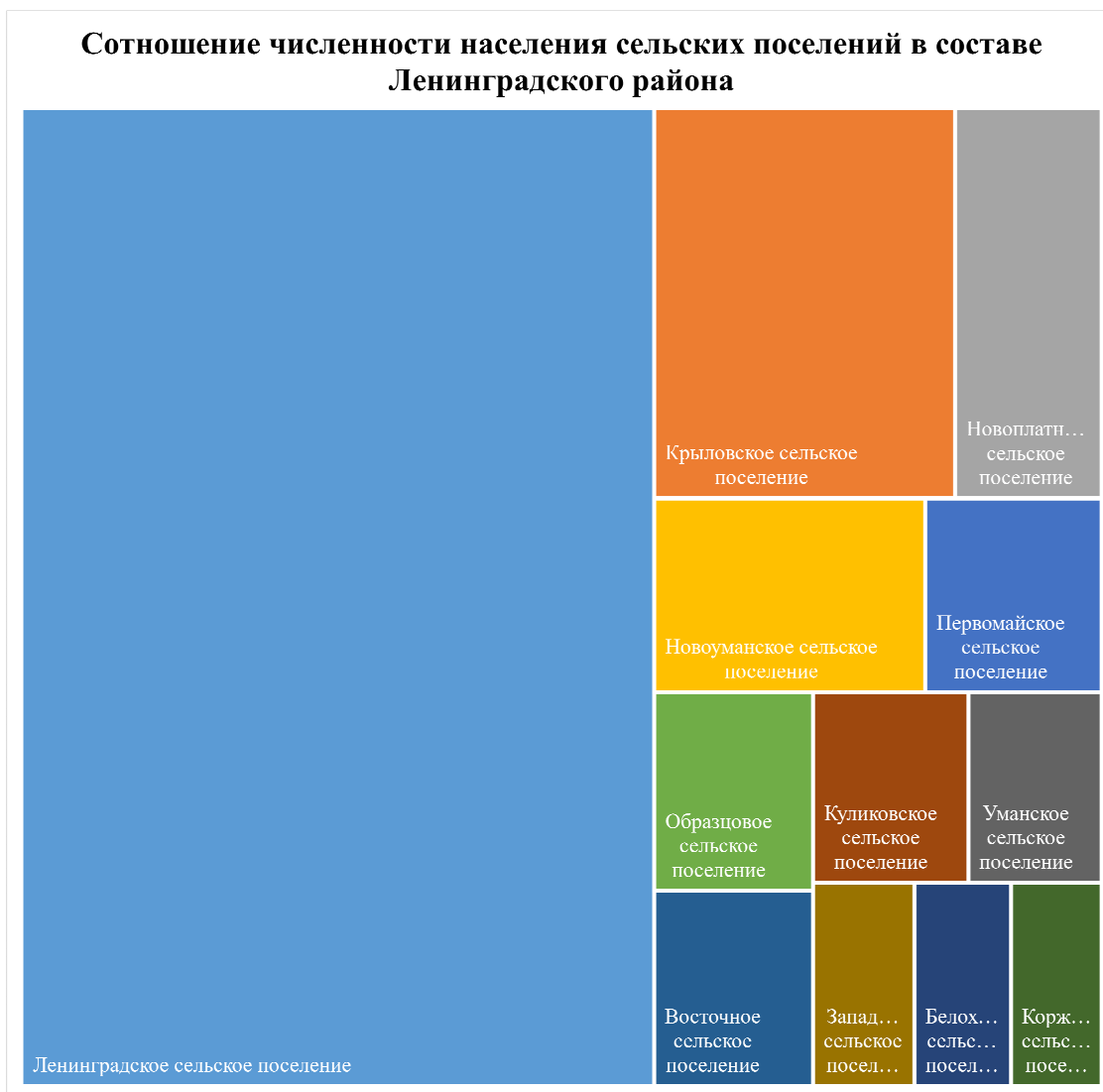
Таблица 3 Динамика численности населения

№ п/п	Административно- территориальная единица	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
	Ленинградский район	63420	63264	63318	62971	62503
<i>в том числе:</i>						
1.	Ленинградское сельское поселение	36890	36798	37029	36870	36613
2.	Крыловское сельское поселение	6984	7022	6977	6963	6952
3.	Новоплатнировское сельское поселение	3485	3454	3436	3398	3378
4.	Уманское сельское поселение	1562	1579	1554	1518	1500
5.	Новоуманское сельское поселение	3162	3170	3163	3151	3111
6.	Куликовское сельское поселение	1781	1778	1749	1758	1747
7.	Восточное сельское поселение	1921	1910	1903	1871	1838
8.	Образцовое сельское поселение	1935	1913	1885	1879	1868
9.	Первомайское сельское поселение	2086	2074	2068	2053	2026
10.	Белохуторское сельское поселение	1233	1217	1200	1187	1162
11.	Коржовское сельское поселение	1125	1108	1106	1099	1091
12.	Западное сельское поселение	1256	1241	1248	1224	1217





59% населения района проживает на территории Ленинградского сельского поселения, 11% - на территории Крыловского, на прочие сельские поселения приходится от 2% до 5%.



С 2018 по 2020 гг. наблюдалась положительная динамика, однако, рост численности населения был характерен не для всего района, а только для Ленинградского сельского поселения. С 2021 года численность населения начала снижаться во всех сельских поселениях без исключения.

Наибольшее влияние на демографическую ситуацию оказывает естественная убыль населения, которая наблюдается на фоне снижения рождаемости и резкого роста смертности, что соответствует как региональной, так и общероссийской тенденции. При этом миграционный прирост не перекрывает естественную убыль населения.

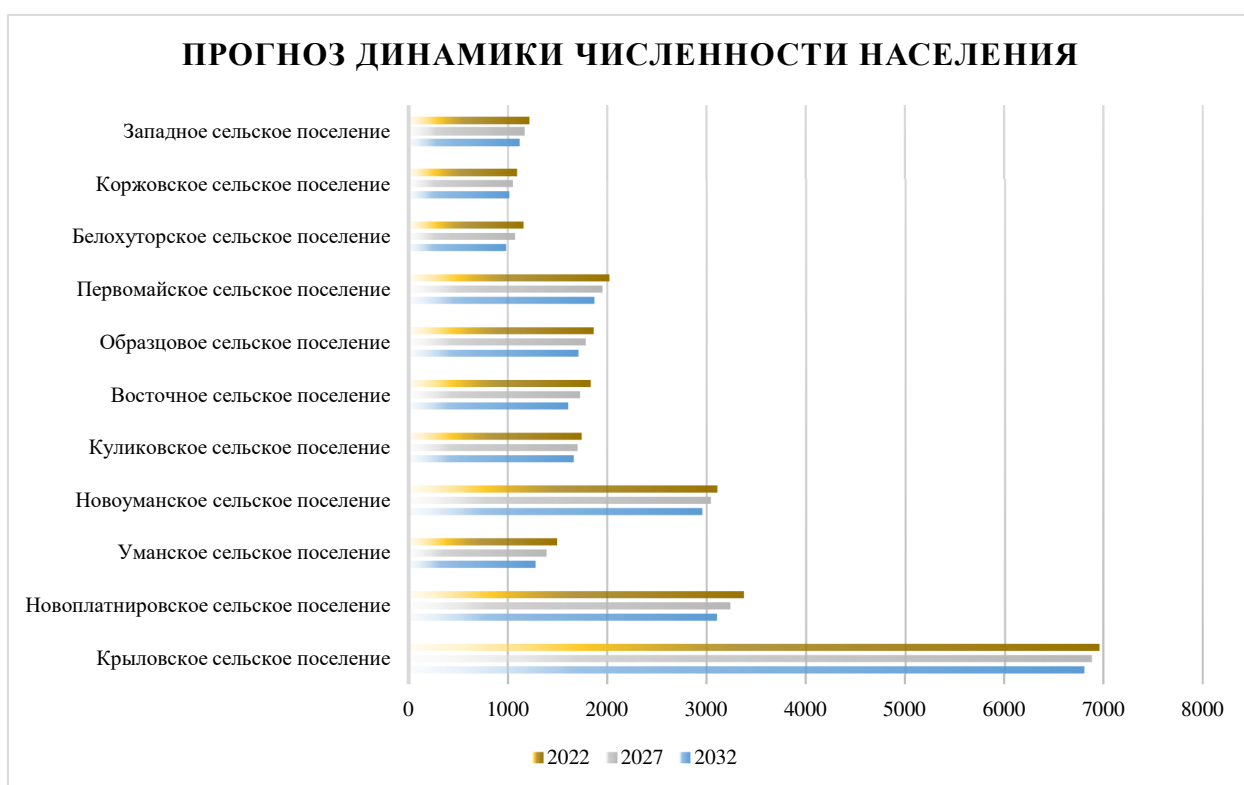
Согласно Прогнозу социально-экономического развития Краснодарского края на 2021 год и плановый период до 2024 года муниципального образования Ленинградский район в целях повышения демографических показателей в целях снижения уровня смертности населения в муниципальном образовании запланированы мероприятия на оказание квалифицированной и качественной медицинской помощи: организовано постоянное диспансерное наблюдение граждан, проводится контроль качества выполнения стандартов медицинской помощи, проводится улучшение материально-технической базы лечебных учреждений (приобретение нового оборудования, капитальный ремонт помещений), пропагандируется здоровый образ жизни среди населения района, организована доступность занятиями спорта (функционирует центр плавания «Акватика», универсальный спортивный комплекс «Лидер», в сельских поселениях оборудованы площадки для занятия спортом). Миграционный прирост предполагается обеспечить за счет реализации инвестиционных проектов и создания новых рабочих мест.

В рамках данной работы методом интерполяции выполнен прогноз численности населения рассматриваемой территории Ленинградского района на основе данных Федеральной службы государственной статистики без учета влияния мероприятий, направленных на изменение демографической ситуации. Численность населения в разрезе рассматриваемых сельских поселений на начало каждого этапа реализации КСОДД представлена в таблице ниже.

Таблица 4 Прогноз численности населения Ленинградского района, составленный методом интерполяции

Административно-территориальная единица	2022	2027		2032	
	Среднегодовая численность тыс.чел	Среднегодовая численность тыс.чел	Темп прироста, %	Среднегодовая численность тыс.чел	Темп прироста, %
Крыловское сельское поселение	6952	6876	98,91%	6800	98,90%
Новоплатнировское сельское поселение	3378	3241	95,95%	3107	95,86%
Уманское сельское поселение	1500	1393	92,89%	1283	92,08%

Административно-территориальная единица	2022	2027		2032	
	Среднегодовая численность тыс.чел	Среднегодовая численность тыс.чел	Темп прироста, %	Среднегодовая численность тыс.чел	Темп прироста, %
Новоуманское сельское поселение	3111	3046	97,91%	2960	97,18%
Куликовское сельское поселение	1747	1706	97,64%	1667	97,73%
Восточное сельское поселение	1838	1731	94,16%	1611	93,10%
Образцовое сельское поселение	1868	1788	95,71%	1714	95,90%
Первомайское сельское поселение	2026	1955	96,51%	1875	95,88%
Белохуторское сельское поселение	1162	1077	92,68%	987	91,65%
Коржовское сельское поселение	1091	1055	96,73%	1020	96,61%
Западное сельское поселение	1217	1167	95,93%	1116	95,63%



На основании составленного прогноза можно говорить о дальнейшем снижении численности населения в каждом сельском поселении рассматриваемой территории Ленинградского района. Наиболее выраженная отрицательная динамика будет наблюдаться в Уманском и Белохуторском сельских поселениях.

## 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.

Таблица 5 Численность населения Ленинградского 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	12111	19,1	11706	18,6
трудоспособного возраста	33989	53,6	33918	53,9
старше трудоспособного возраста	17320	27,3	17347	27,5

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, в 2021 году удельный вес возрастной группы старше трудоспособного возраста составил 27,5 % - более четверти населения. В рамках периода 2018-2021 гг. наблюдается незначительное повышение доли людей данной возрастной группы, однако, необходимо учитывать, что с 1.01.2019 пенсионный возраст поэтапно увеличивался, что, конечно же, не могло не отразиться на численности возрастных групп. Тем не менее значительный перевес числа лиц старше трудоспособного возраста над числом лиц моложе трудоспособного возраста наблюдается на протяжении всего периода.

Численность нетрудоспособных возрастов составляет более 46%, что свидетельствует о значительной демографической нагрузке на трудоспособное население, которая при дальнейшем увеличении может негативно влиять на уровень социально-экономического развития территории.

## 1.2.3. Образование

По состоянию на 01.01.2022 года на рассматриваемой территории Ленинградского района образовательную деятельность разных ступеней образования ведут:

- дошкольные образовательные учреждения - 13;
- общеобразовательные учреждения - 13.

Таблица 6 Информация о муниципальных дошкольных образовательных организациях

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Фактическое количество учащихся	Количество работников
<b>Дошкольные образовательные учреждения</b>				
1.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 7 хутора Западного муниципального образования Ленинградский район	Х. Западный, ул. Светлая,137А	37	11
2.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 11 хутора Куликовского муниципального образования Ленинградский район	Х. Куликовский, ул. Октябрьская, 146	40	11
3.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 15 посёлка Бичевого муниципального образования Ленинградский район	П. Бичевой, ул. Красная, 7	57	13
4.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 16 посёлка Образцового муниципального образования Ленинградский район	П. Образцовый, ул. Садовая,5	41	8
5.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 18 хутора Белого муниципального	Х. Белый, ул. Горького, 214	49	10

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование учреждения</b>	<b>Фактический адрес</b>	<b>Фактическое количество учащихся</b>	<b>Количество работников</b>
	образования Ленинградский район			
6.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 19 хутора Куликовского муниципального образования Ленинградский район	Х. Куликовский, ул. Полтавская, 25	19	8
7.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 20 посёлка Уманского муниципального образования Ленинградский район	П. Уманский, ул. Садовая, 21	51	16
8.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад комбинированного вида № 21 посёлка Октябрьского муниципального образования Ленинградский район	П. Октябрьский, ул.Садовая,23	77	26
9.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 23 посёлка Первомайского муниципального образования Ленинградский район	П. Первомайский, ул. Первомайская,5	35	9
10.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад комбинированного вида № 25 станицы Крыловской муниципального	Ст. Крыловская, ул. Комсомольская,18	126	33

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Фактическое количество учащихся	Количество работников
	образования Ленинградский район			
11.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 27 станицы Крыловской муниципального образования Ленинградский район	Ст. Крыловская, ул. Энгельса, 136	72	15
12.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 29 хутора Коржи муниципального образования Ленинградский район	Х. Коржи, ул. Комсомольская, 6А	29	10
13.	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад общеразвивающего вида № 33 станицы Новоплатнировской муниципального образования Ленинградский район	Ст. Новоплатнировская, ул. Советов, 97	93	24

Таблица 7 Информация о муниципальных общеобразовательных организациях

Полное наименование ОО	Фактический адрес	Фактическое количество	Количество учеников, проживающих на закрепленной	Численность детей, подвозимых школьным автобусом	Количество сотрудников
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 3	ст. Крыловская, ул. Юбилейная, 6	330	227	47	40

Полное наименование ОО	Фактический адрес	Фактическое количество	Количество учеников, проживающих на закрепленной	Численность детей, подвозимых школьным автобусом	Количество сотрудников
имени П.А.Любченко станицы Крыловской муниципального образования Ленинградский район					
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 4 имени Г.М.Дуба станицы Крыловской муниципального образования Ленинградский район	ст. Крыловская, ул. Энгельса, 100	348	322	68	45
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 5 имени В.И.Данильченко пос. Октябрьского муниципального образования Ленинградский район	пос. Октябрьский, ул. Мира, 7	292	292	111	37
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 7 имени И.П.Шевчука поселка Первомайского муниципального образования Ленинградский район	пос. Первомайский, ул. Гагарина, 1	100	96	7	25
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 8 имени А.Н.Докучая пос. Бичевого муниципального	пос. Бичевой, ул. Школьная, 20 а	148	164	63	21



Полное наименование ОО	Фактический адрес	Фактическое количество	Количество учеников, проживающих на закрепленной	Численность детей, подвозимых школьным автобусом	Количество сотрудников
образования Ленинградский район					
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 9 имени А.А.Каевича пос. Образцового муниципального образования Ленинградский район	пос. Образцовый, ул. Школьная, 12	140	140	30	23
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 10 имени П.П.Грибачева х.Куликовского муниципального образования Ленинградский район	х.Куликовский, ул. Советов, 4	177	151	72	28
Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 11 имени С.П.Медведева станции Новоплатнировской муниципального образования Ленинградский район	ст. Новоплатнировская, ул. Советов, 69	331	300	60	43
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение основная общеобразовательная школа № 14 имени К.П.Спусканюка пос. Уманского муниципального образования Ленинградский район	пос. Уманский, ул. Школьная, 2	105	130	18	21

<b>Полное наименование ОО</b>	<b>Фактический адрес</b>	<b>Фактическое количество</b>	<b>Количество учеников, проживающих на закрепленной</b>	<b>Численность детей, подвозимых школьным автобусом</b>	<b>Количество сотрудников</b>
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 16 имени Л.С.Грома хутора Белого муниципального образования Ленинградский район	х. Белый, ул. Горького, 212	118	118	76	24
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 17 имени Д.И.Гонтаря хутора Коржи муниципального образования Ленинградский район	х. Коржи, ул. Победы, 2	96	96	42	17
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение основная общеобразовательная школа № 21 им. А.П. Сальникова пос. Звезда муниципального образования Ленинградский район	пос. Звезда, ул. Механическая, 2	50	33	19	18
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение основная общеобразовательная школа № 27 им. М.С.Рогова хутора Западного муниципального образования Ленинградский район	х. Западный, ул. Светлая, 131 Б	90	143	33	18

Расположение образовательных учреждений представлено на рисунках ниже.

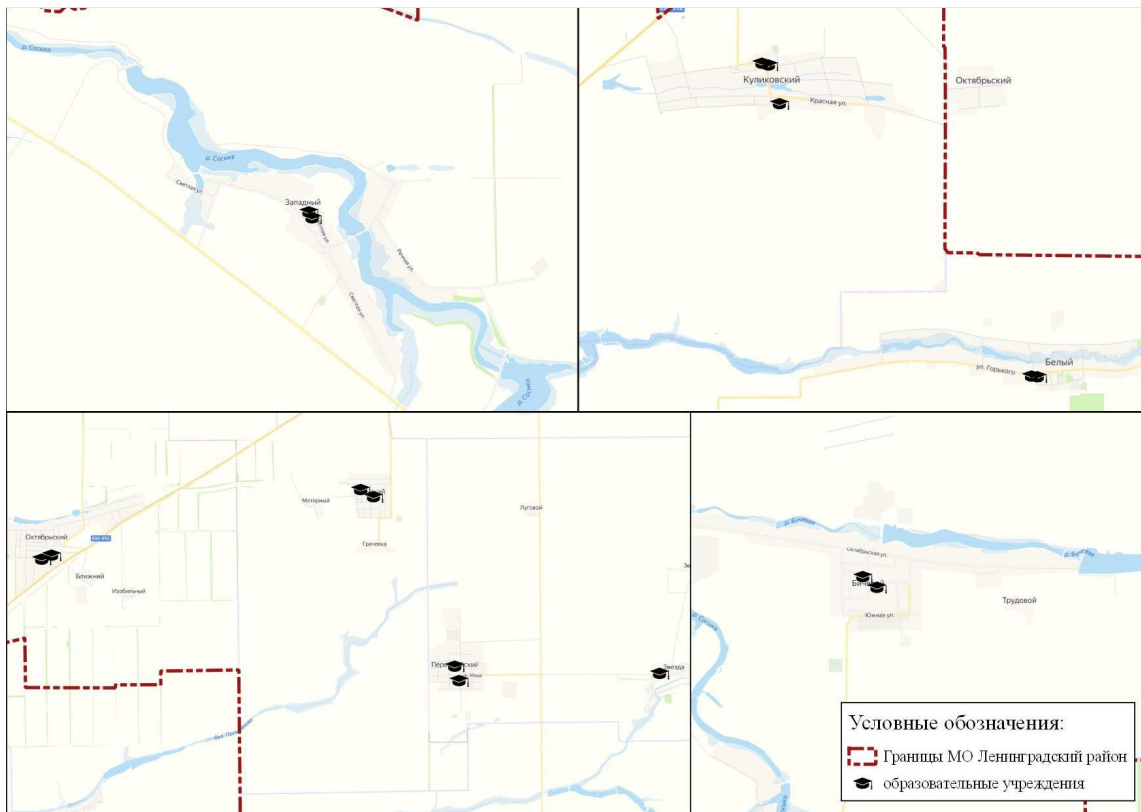


Рисунок 2 Расположение образовательных учреждений на рассматриваемой территории Ленинградского района (1)

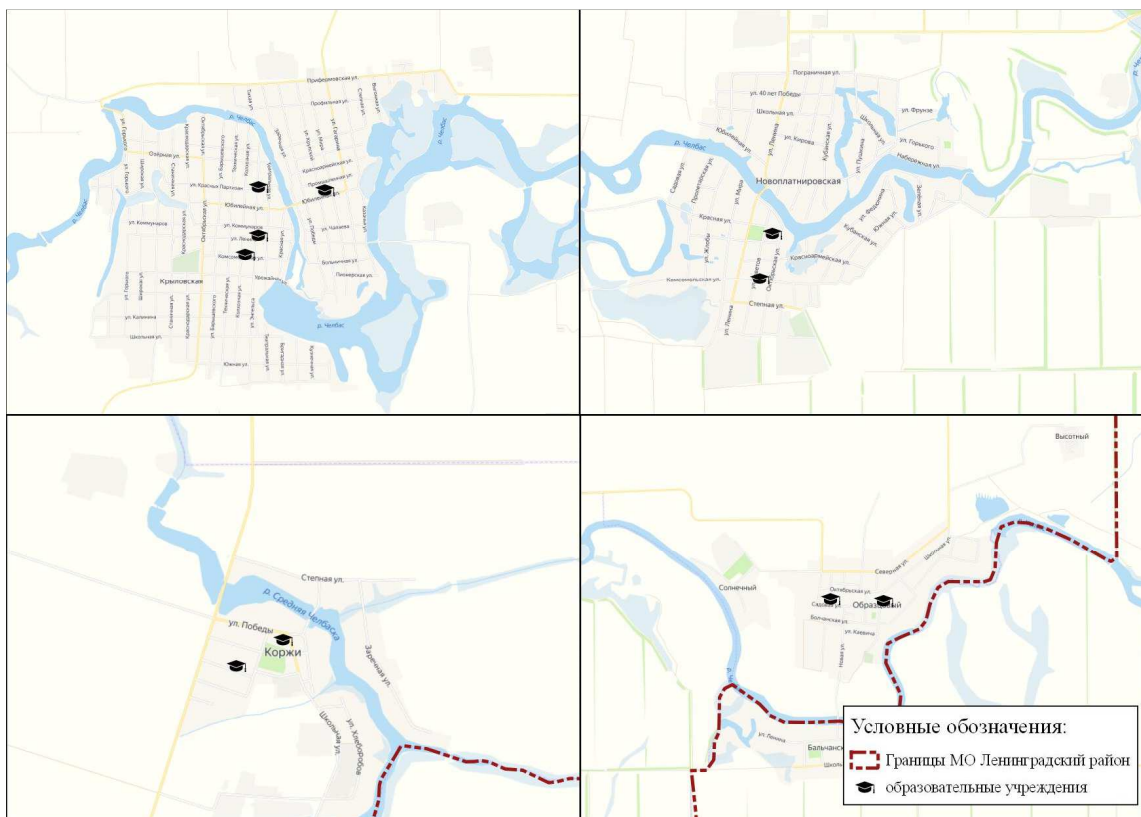


Рисунок 3 Расположение образовательных учреждений на рассматриваемой территории Ленинградского района (2)

С 2020 года все общеобразовательные учреждения перешли на односменный режим работы.

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. Для организованных перевозок детей используются транспортные средства, которые соответствуют техническим требованиям. Во всех автобусах установлены тахографы, а также спутниковая навигационная система ГЛОНАСС.

Наименование образовательной организации, к которой осуществляется подвоз учащихся	Наличие (1) / отсутствие (0) автобуса	Заполняется по каждому имевшемуся/имеющемуся автобусу					
		Модель, марка автобуса	Год выпуска	Паспорт транспортного средства (ПТС)	номер государственного регистрационного знака	Количество посадочных мест в автобусе	Количество учащихся на подвозе
СОШ № 3	1	ПА332053-70	2016	52 00 497265	У069 РХ 123	22	<b>54</b>
СОШ № 4	2	ПА3 423470	2011	52HE541132	E428BK193	28	<b>68</b>
СОШ № 5	2	ПА332053-70	2018	52OX 384541	E182 УМ 123	22	<b>50</b>
		ПА332053-70	2017	52OP 623880	E071 TE 123	22	<b>63</b>
СОШ № 7	1	ГАЗ- 322121	2018	52OX 349982	E133 УМ 123	11	<b>4</b>
СОШ № 8	1	ПА332053-70	2018	52РА 425008	С964 ХА 123	22	<b>68</b>
СОШ № 9	1	ПА332053-70	2018	52OX384516	М045 УК 123	22	<b>33</b>
СОШ № 10	1	ПА3 423470	2013	52НТ 094946	М785 МО 123	28	<b>47</b>
СОШ № 11	2	ПА332053-70	2018	52OX384518	М014 УК 123	22	<b>23</b>
		ПА332053-70	2019	52РВ 781334	К779 ХН 123	22	<b>25</b>
ООШ № 14	1	ГАЗ-322121	2016	52ОМ 301717	М174 СН 123	11	<b>19</b>
СОШ № 16	1	ПА332053-70	2019	52РВ 781335	К926 ХН 123	22	<b>74</b>
СОШ № 17	1	ПА332053-70	2017	52OX 623875	Р198 ТВ 123	22	<b>42</b>
ООШ № 21	1	ПА332053-70	2018	52О3284535	М032 УК 123	22	<b>30</b>
ООШ № 27	1	ПА332053-70	2018	52OX384520	М067 УК 123	22	<b>31</b>

Подвижной состав постепенно обновляется. В рамках муниципальной программы «Развитие образования в муниципальном образовании Ленинградский район» планируется дальнейшее обновление автопарка.

#### 1.2.4. Здравоохранение

Основой здравоохранения Ленинградского района является Государственное бюджетное учреждение здравоохранения "Ленинградская центральная районная больница" министерства здравоохранения Краснодарского края - многопрофильная медицинская организация, обеспечивающая жителям возможность получения квалифицированной, высокотехнологичной медицинской помощи.

На базе МБУЗ «Ленинградская ЦРБ»: Центральная районная поликлиника на 800 посещений в смену, стоматологическое отделение на 150 посещений в смену, женская консультация на 20 коек дневного стационара, детская поликлиника на 160 посещений в смену, инфекционное отделение на 47 койко-мест, офтальмологическое отделение, терапевтическое, хирургическое, неврологическое, наркологическое, отделение паллиативной помощи, отделение анестезиологии-реанимации. Имеется клиничко-диагностическая лаборатория, отделение скорой медицинской помощи.

В системе здравоохранения Ленинградского района трудятся 764 работника, из которых 103 врача, 366 - средний медперсонал и 99 – младший медицинский персонал. Тем не менее основной проблемой системы здравоохранения Ленинградского района является дефицит медицинских специалистов, что подтверждается информацией о наличии большого количества вакансий, размещенной на официальном сайте ГБУЗ «Ленинградская ЦРБ».

Обеспеченность врачами всех специальностей на 10 тыс. населения составляет 17,7, что существенно ниже краевых значений (по данным на 31 декабря 2019 г. обеспеченность медицинских организаций государственной системы здравоохранения Краснодарского края составила 74,2 на 10 тыс. населения).

Таблица 8 Подразделения ГБУЗ «Ленинградская ЦРБ»

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Кол-во койко-мест	Кол-во посещений в смену
1	Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Ленинградская центральная районная больница» министерства здравоохранения Краснодарского края	Краснодарский край, Ленинградский район, ст. Ленинградская, ул. 302-й Дивизии,24	470	1110

№ п/п	Наименование учреждения	Фактический адрес	Кол-во койко-мест	Кол-во посещений в смену
2	Крыловская участковая больница	Ленинградский район, станица Крыловская, улица Больничная, 15	40	60
3	Новоплатнировская участковая больница	Ленинградский район, ст. Новоплатнировская, ул. Кирпичная, д. 4	40	33
4	Врачебная амбулатория пос.Октябрьский	Ленинградский район, п. Октябрьский, ул. Садовая, д. 23 А	-	28
5	Врачебная амбулатория пос.Первомайский	Ленинградский район, п. Первомайский, ул. Первомайская, д. 2	-	32
6	Врачебная амбулатория пос.Образцовый	Ленинградский район, п. Образцовый, ул. Октябрьская, д. 29	-	25
7	Врачебная амбулатория пос.Уманский	Ленинградский район, п. Уманский, ул. Советов, д. 2 А	-	18
8	Врачебная амбулатория пос.Бичевой	Ленинградский район, п. Бичевой, ул. Красная, д. 2	-	24
9	Врачебная амбулатория х.Куликовский	Ленинградский район, х. Куликовский, ул. Советов, д. 20	-	21
10	Врачебная амбулатория х.Коржи	Ленинградский район, х. Коржи, ул. Школьная, д. 3	-	21

Также на территории Ленинградского района действуют 12 фельдшерско-акушерских пункта, обеспечивающих лишь первичную медико-санитарную помощь.

Расположение объектов здравоохранения представлено на рисунке ниже.

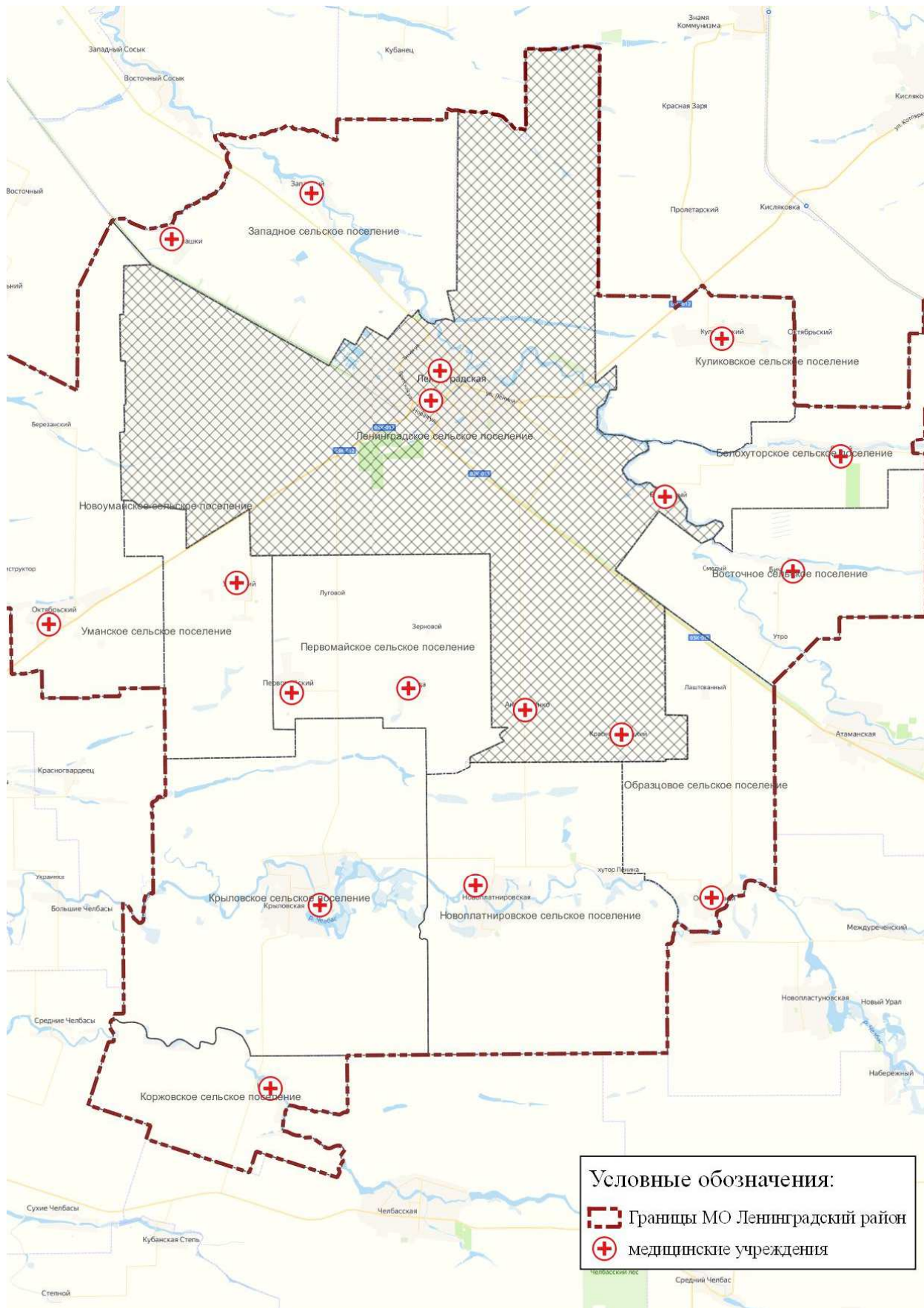


Рисунок 4 Расположение структурных подразделений ГБУЗ "Ленинградская ЦРБ"

На территории Ленинградского района оказание круглосуточной экстренной и неотложной медицинской помощи больным и пострадавшим на догоспитальном этапе осуществляется скорой медицинской помощи МБУЗ «Ленинградской ЦРБ». За 2021 год скорая медицинская помощь осуществила 15 693 выезда.

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 малочисленных населенных пунктов, расположенных на периферии района, экстренная медицинская помощь не может быть оказана в соответствии с нормативом по причине удаленности от отделений 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**

Сложившаяся планировочная структура муниципального образования Ленинградский район представляет собой ряд населенных пунктов, сосредоточенных преимущественно вдоль основных транспортных магистралей и водных артерий.

Распределение поселенческой сети по территории района достаточно равномерно, но в северной и южной частях представлено более крупными населенными пунктами, что объясняется приближенностью к региональным трассам и водным источникам и, как следствие, более развитой экономической базой этой части территории.

Территория района по планировочным условиям делится на два планировочных района – Северный и Южный. Условной границей планировочных районов является железнодорожная магистраль (Староминская-Павловская).

В южном планировочном районе расположена большая часть населенных пунктов. В состав планировочного района входят территории Новоуманского, Уманского,



Крыловского, Коржовского, Образцового, Новоплатнировского и Первомайского сельских поселений, южная половина Ленинградского сельского поселения.

В состав Северного планировочного района входят территории Восточного, Белохуторского, Куликовского, Западного сельского поселения и северная половина Ленинградского сельского поселения.

Население распределилось по территории неравномерно. 59% населения проживает на территории Ленинградского сельского поселения, которое находится за границами исследования в данной работе.

На рассматриваемой территории Ленинградского района лидером по количеству жителей является Крыловское сельское поселение – 11% от общей численности населения района.

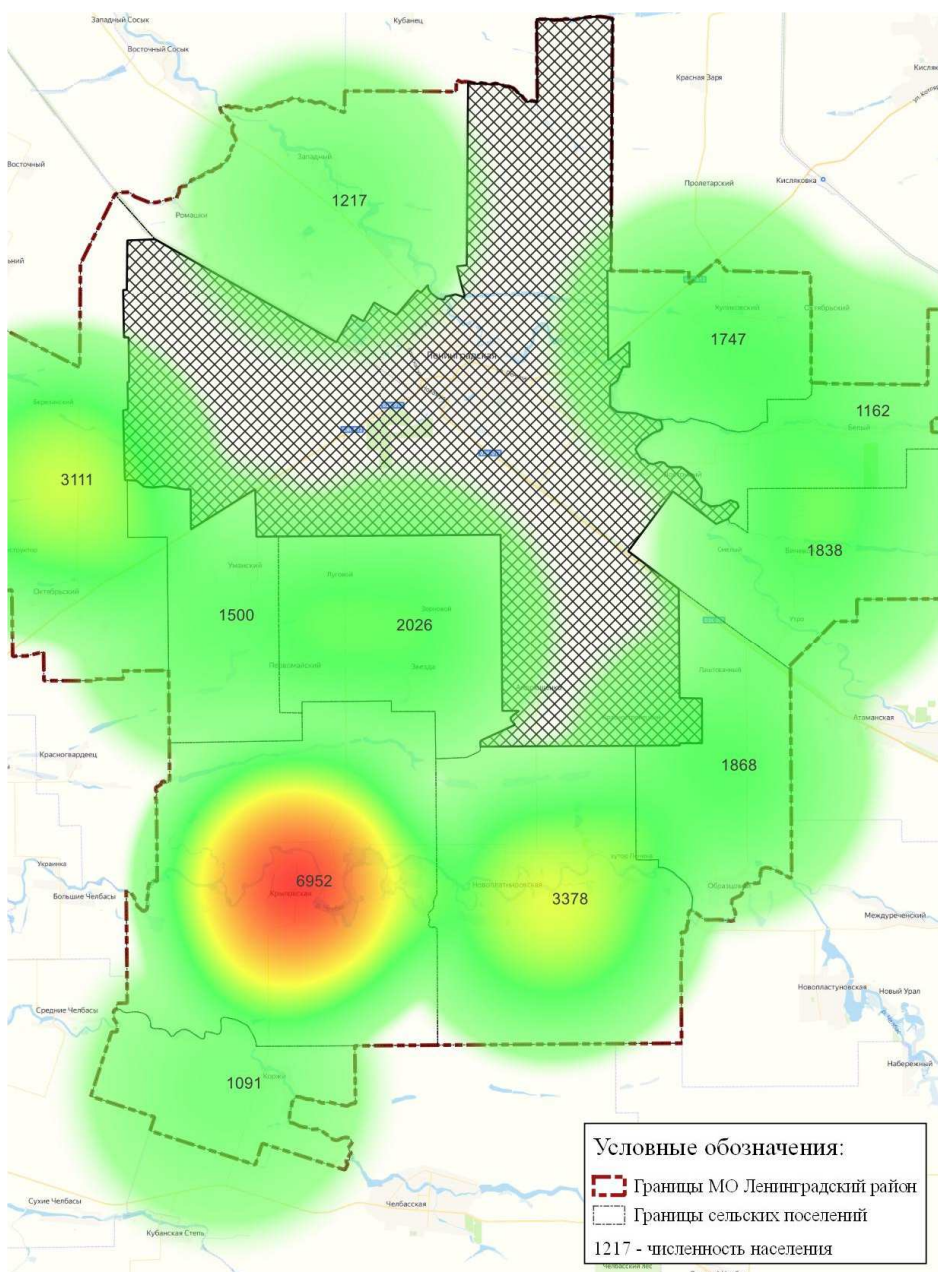


Рисунок 5 Распределение населения района по территории в разрезе численности

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

По данным Федеральной службы государственной статистики о площади введенных в действие жилых домов, на территории Ленинградского района наиболее активное строительство ведется на территории Крыловского сельского поселения (темпы постепенно замедляются), Новоуманском сельском поселении (темпы строительства нарастают). На территории Белохуторского и Восточного сельских поселений жилищное строительство ведется в незначительных объемах.

Согласно Докладу главы муниципального образования Ленинградский район о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов за 2020 год и их планируемых значениях на 3-летний период, общая площадь жилых помещений, приходящаяся, в среднем, на одного жителя на 01.01.2021 г. составила 25 кв.м. В ближайшие несколько лет изменение данного показателя не планируется.

Снижение прогнозируемых объёмов ввода в эксплуатацию объектов капитального строительства (объектов жилищного строительства и иных объектов) наблюдается в связи с отсутствием территорий, которые обеспечивали бы устойчивое развитие территории (кварталы, микрорайоны), в том числе обеспечение инженерной инфраструктурой.

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.

В таких условия 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 поездки как путем строительства объектов социальной инфраструктуры, обеспечивающих культурно-бытовые потребности жителей на местах, так и развитием межпоселенческих транспортных связей.

#### Размещение планируемых объектов капитального строительства

По результатам анализа программных документов территории 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 представлены в сводной таблице ниже.

№п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
<b>Схема территориального планирования Краснодарского края</b>			
1.	Строительство ДК в п. Октябрьский	-	до 2031 г.
2.	Строительство спортивного сооружения в п. Октябрьский	-	до 2031 г.
3.	Строительство больницы в п. Октябрьский	на 48 койко-мест, на 15 посещений в смену	до 2031 г.
4.	Строительство отделения почты в п. Октябрьский	-	до 2031 г.
5.	Строительство ДК в п. Уманский	-	до 2031 г.
6.	Строительство ДДУ в п. Первомайский	на 59 мест	до 2031 г.
7.	Строительство ДК в п. Звезда	-	до 2031 г.
8.	Строительство ДДУ в ст. Крыловская	на 220 мест	до 2031 г.
9.	Строительство ДК в ст. Крыловская	-	до 2031 г.
10.	Строительство спортивного сооружения в ст. Крыловская	-	до 2031 г.
11.	Строительство амбулатории в ст. Крыловская	на 52 койко-мест, на 26 посещений в смену	до 2031 г.
12.	Строительство отделения почты в ст. Крыловская	-	до 2031 г.
13.	Строительство ДК в ст. Новоплатнировская	-	до 2031 г.
14.	Строительство спортивного сооружения в ст. Новоплатнировская	-	до 2031 г.
15.	Строительство ДДУ в х. Западный	на 19 мест	до 2031 г.
16.	Строительство СОШ в х. Западный	на 122 мест	до 2031 г.
17.	Строительство ДДУ в п. Образцовый	на 46 мест	до 2031 г.
18.	Строительство ДК в п. Образцовый	-	до 2031 г.
<b>Инвестиционные проекты</b>			
19.	Строительство культурно – этнографического комплекса с мастерской народных промыслов и благоустройством набережной, ст. Крыловская, ул. Набережная	0,12 га	до 2045 г.
20.	Строительство культурно – развлекательного комплекса с кафетерием и танцевальным залом, ст. Новоплатнировская, пересечение ул. Советов и ул. Юбилейная	0,83 га	до 2045 г.
21.	Строительство торгового комплекса, ст. Новоплатнировская, ул. Ленина	0,46 га	до 2045 г.

22.	Строительство торгового комплекса, ст. Крыловская, ул. Октябрьская	0,11 га	до 2045 г.
23.	Строительство объектов и производств с СЗЗ до 100 м, пос. Грачевка	7,8 га	до 2045 г.
24.	Строительство торгового комплекса, х. Белый, ул. Октябрьская	0,2448 га	до 2045 г.
25.	Строительство комплекса бытового обслуживания, х. Белый, ул. Горького	0,1054 га	до 2045 г.
26.	Строительство комплекса бытового обслуживания, пос. Бичевый, ул. Октябрьская	0,4 га	до 2045 г.
27.	Строительство комплекса бытового обслуживания, молодежно – развлекательного комплекса с кафетерием, п. Первомайский, ул. Гагарина	0,177 га	до 2045 г.
28.	Строительство гостиничного комплекса с автосервисом, п. Октябрьский, вдоль, а/д	0,2 га	до 2045 г.
29.	Строительство культурно – торгового центра, п. Октябрьский, ул. Школьная	0,65 га	до 2045 г.
30.	Строительство завода по производству строительных материалов для быстровозводимого жилья, п. Звезда, ул. Механическая	0,39 га	до 2045 г.
31.	Строительство макаронного цеха, х. Куликовский, ул. Октябрьская	1,1 га	до 2045 г.
32.	Строительство производства колбасных изделий без копчения, х. Куликовский, ул. Октябрьская	1,1 га	до 2045 г.
33.	Строительство маслобойного производства, х. Куликовский, ул. Октябрьская	1,1 га	до 2045 г.
34.	Строительство комплекса бытового обслуживания, х. Западный, ул. Светлая	1,035 га	до 2045 г.
<b>Генеральный план Белохуторского сельского поселения</b>			
1.	Строительство отделения сбербанка	1 рабочее место	до 2030 г.
2.	Реконструкция СОШ № 16, учебно – производственного комбината	на 500/161 мест, на 12 мест	до 2030 г.
3.	Строительство спортивного клуба	спортзал, тренажерный зал	до 2030 г.
4.	Строительство поликлиники, аптеки	-	до 2030 г.
5.	Строительство магазина	-	до 2030 г.
6.	Строительство магазина – кафетерия	-	до 2030 г.
7.	Строительство комплекса бытового обслуживания населения	-	до 2030 г.

<b>Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Восточного сельского поселения</b>			
1.	Строительство объектов торговли	252 кв.м.	2022 – 2031 гг.
<b>Генеральный план Коржовского сельского поселения</b>			
1.	Реконструкция парка	-	до 2030 г.
2.	Реконструкция стадиона	-	до 2030 г.
3.	Строительство кафе	-	до 2030 г.
4.	Строительство магазина	-	до 2030 г.
<b>Генеральный план Крыловского сельского поселения</b>			
1.	Строительство административного здания с офисными помещениями	-	до 2029 г.
2.	Строительство сельского центра культуры	-	до 2029 г.
3.	Строительство торгово – развлекательного парка	стадион с крытыми трибунами, спортплощадки, фитнес – клуб, торговые павильоны, подсобные помещения	до 2029 г.
4.	Строительство развлекательно – досугового центра	кафетерий, интернет – кафе, бильярдная, видеотека	до 2029 г.
5.	Строительство ДДУ	на 220 мест	до 2029 г.
6.	Строительство ДДУ	-	до 2029 г.
7.	Строительство Дома детского творчества и досуга	-	до 2029 г.
8.	Строительство фитнес - клуба	-	до 2029 г.
9.	Строительство аптеки	-	до 2029 г.
10.	Строительство магазинов	-	до 2029 г.
11.	Строительство рынка сельхозпродукции	административное здание, крытые торговые ряды, кафе	до 2029 г.
12.	Строительство кафе	0000	до 2029 г.
13.	Строительство торгово – бытового комплекса	супермаркет, комплекс бытового обслуживания, прачечная, химчистка, аптека	до 2029 г.
14.	Строительство малого предприятия строительной промышленности	-	до 2029 г.

15.	Строительство малого частного предприятия по оказанию ритуальных услуг	-	до 2029 г.
16.	Строительство предприятия перерабатывающей промышленности	-	до 2029 г.
17.	Строительство производственного предприятия сельскохозяйственного профиля	-	до 2029 г.
18.	Строительство промышленно – производственного предприятия	-	до 2029 г.
19.	Строительство ООО «Первомайская инкубаторно – птицеводческая станция»	-	до 2029 г.
20.	Строительство ООО ЭССА «Строй» маслозавод	-	до 2029 г.
21.	Строительство пожарного депо	на 2 автомобиля	до 2029 г.
<b>Генеральный план Куликовского сельского поселения</b>			
1.	Строительство поликлиники, амбулатории	на 18 посещений в смену	до 2031 г.
2.	Строительство магазинов продовольственных и непродовольственных товаров	395 кв.м. торговой площади	до 2031 г.
3.	Строительство предприятия общественного питания	на 28 мест	до 2031 г.
4.	Строительство предприятия бытового обслуживания	на 12 рабочих мест	до 2031 г.
5.	Строительство прачечной	на 132 кг вещей в смену	до 2031 г.
6.	Строительство предприятия по химчистке	на 5 кг вещей в смену	до 2031 г.
7.	Строительство банно – оздоровительного комплекса	на 15 мест	до 2031 г.
<b>Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Куликовского сельского поселения</b>			
1.	Строительство плоскостного объекта физкультуры и спорта	0,6 га	до 2033 г.
<b>Генеральный план Новоплатнировского сельского поселения</b>			
1.	Строительство административно – делового комплекса	конференц-зал на 50 мест, столовая на 50 мест. офисные помещения, выставочная галерея на 40 кв.м.	до 2028 г.
2.	Строительство развлекательно – досугового центра	кинозал на 150 мест, интернет кафе на 25 мест, бильярдная, видеотека	до 2028 г.

3.	Строительство торгово – развлекательного парка	стадион с крытыми трибунами, спортплощадки, фитнес – клуб, торговые павильоны, подсобные помещения	до 2028 г.
4.	Строительство средней общеобразовательной школы, кружки детского творчества	на 536 мест, на 50 мест	до 2028 г.
5.	Строительство ДДУ	на 90 мест	до 2028 г.
6.	Строительство ДДУ	на 50 мест	до 2028 г.
7.	Строительство физкультурно – оздоровительного комплекса	спортзал, фитнес – класс, тренажерный зал общего пользования – 150 кв.м., теннисные корты – 2 шт., плавательный бассейн – 100 кв.м., кафетерий	до 2028 г.
8.	Строительство фитнес – клуба	-	до 2028 г.
9.	Строительство аптеки	-	до 2028 г.
10.	Строительство торгово – бытового комплекса	супермаркет, комплекс сервисного обслуживания, прачечная, химчистка, аптека	до 2028 г.
11.	Строительство комплекса торгового и сервисного обслуживания промышленных предприятий	магазин смешанных товаров, комплекс бытового обслуживания, парикмахерская, аптека. Спортзал на 100 кв.м., тренажерный зал, стадион	до 2028 г.
12.	Строительство многофункционального здания с торгово – бытовыми объектами	магазины на 100 кв.м., аптека, молочная кухня на 140 порций, мастерские по ремонту	до 2028 г.

		бытовой техники	
13.	Строительство магазинов	-	до 2028 г.
14.	Строительство кафе	-	до 2028 г.
15.	Строительство казачьего рынка	административное здание, крытые торговые павильоны, кафе – закусочная на 30 мест	до 2028 г.
16.	Строительство гостевого двора	гостиница на 10 мест, сауна, автостоянка	до 2028 г.
17.	Строительство сауны	на 10 мест	до 2028 г.
18.	Строительство малого частного предприятия по оказанию ритуальных услуг	-	до 2028 г.
19.	Строительство производственного предприятия сельскохозяйственного профиля	-	до 2028 г.
20.	Строительство предприятия перерабатывающей промышленности	-	до 2028 г.
21.	Строительство промышленно производственного предприятия	-	до 2028 г.
22.	Строительство пожарного депо	на 2 автомобиля	до 2028 г.
<b>Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Новолатнировского сельского поселения</b>			
1.	Реконструкция существующей школы	с увеличением на 100 мест	до 2032 г.
2.	Строительство ДДУ	на 40 мест	до 2032 г.
3.	Реконструкция ДК	до 700 мест	до 2032 г.
4.	Реконструкция амбулатории	с расширением до 30 посещений в смену	до 2032 г.
5.	Строительство больницы со стационаром и подстанцией скорой помощи	на 24 койко-мест	до 2032 г.
<b>Генеральный план Новоумановского сельского поселения</b>			
1.	Строительство детского сада в х. Реконструктор	-	до 2030 г.
2.	Строительство детского сада в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
3.	Строительство общеобразовательного учреждения в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
4.	Строительство дома культуры в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
5.	Строительство спортивно – оздоровительного сооружения в п. Октябрьский	-	до 2030 г.



6.	Строительство поликлиники в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
7.	Строительство отделения почтовой связи в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
8.	Строительство магазина товаров повседневного спроса в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
9.	Строительство детского сада в п. Изобильный	-	до 2030 г.
10.	Строительство ФАП в п. Изобильный	-	до 2030 г.
11.	Строительство отделения почтовой связи в п. Изобильный	-	до 2030 г.
12.	Строительство магазина товары повседневного спроса в п. Изобильный	-	до 2030 г.
13.	Строительство магазина товаров повседневного спроса в п. Ближний	-	до 2030 г.
14.	Строительство детского сада в х. Березанский	-	до 2030 г.
15.	Строительство отделения почтовой связи в х. Березанский	-	до 2030 г.
16.	Строительство магазина товаров повседневного спроса в х. Березанский	-	до 2030 г.
<b>Инвестиционные проекты</b>			
1.	Строительство гостиничного комплекса с автосервисом, п. Октябрьский, вдоль, а/д	0,2 га	до 2045 г.
2.	Строительство культурно – торгового центра, п. Октябрьский, ул. Школьная	0,65 га	до 2045 г.
<b>Генеральный план Образцового сельского поселения</b>			
3.	Строительство амбулаторно – поликлинического учреждения в п. Образцовый со станцией скорой помощи (с учетом обслуживания остальных населенных пунктов)	на 35 посещений в смену, на 1 автомобиль	до 2031 г.
4.	Строительство аптеки в п. Образцовый	1 шт.	до 2031 г.
5.	Строительство спортивного зала общего пользования в п. Образцовый	на 158 кв.м.	до 2031 г.
6.	Строительство плоскостных спортивных сооружений в п. Образцовый	на 859 кв.м.	до 2031 г.
7.	Строительство плоскостных спортивных сооружений в п. Высотный	на 6 кв.м.	до 2031 г.
8.	Строительство плоскостных спортивных сооружений в п. Лаштованный	на 80 кв.м.	до 2031 г.
9.	Строительство плоскостных спортивных сооружений в п. Солнечный	на 220 кв.м.	до 2031 г.
10.	Строительство магазина продовольственных и непродовольственных товаров в п. Высотный	на 1 кв.м. торговой площади	до 2031 г.

11.	Строительство магазина продовольственных и непродовольственных товаров в п. Лаштованный	на 12 кв.м. торговой площади	до 2031 г.
12.	Строительство магазина продовольственных и непродовольственных товаров в п. Солнечный	на 34 кв.м. торговой площади	до 2031 г.
13.	Строительство предприятия общественного питания в п. Образцовый	на 55 мест	до 2031 г.
14.	Строительство предприятия общественного питания в п. Лаштованный	на 2 места	до 2031 г.
15.	Строительство предприятия общественного питания в п. Солнечный	на 5 мест	до 2031 г.
16.	Строительство предприятия бытового обслуживания в п. Образцовый	на 12 рабочих мест	до 2031 г.
17.	Строительство предприятия бытового обслуживания в п. Солнечный	на 1 рабочее место	до 2031 г.
18.	Строительство прачечной в п. Образцовый	на 119 кг белья в смену	до 2031 г.
19.	Строительство химчистки в п. Образцовый	на 4, 6 кг белья в смену	до 2031 г.
20.	Строительство банно – оздоровительного комплекса в п. Образцовый	на 15 мест	до 2031 г.
<b>Генеральный план Первомайского сельского поселения</b>			
1.	Строительство детского сада в п. Первомайский (с учетом обслуживания остальных населенных пунктов)	на 50 мест	до 2031 г.
2.	Строительство плоскостных спортивных сооружений в п. Зерновой	на 150 кв.м.	до 2031 г.
3.	Строительство плоскостных спортивных сооружений в п. Луговой	на 214 кв.м.	до 2031 г.
4.	Строительство магазина продовольственных и непродовольственных товаров в п. Первомайский	на 49 кв.м. торговой площади	до 2031 г.
5.	Строительство предприятия общественного питания в п. Первомайский	на 44 места	до 2031 г.
6.	Строительство предприятия общественного питания в п. Звезда	на 22 места	до 2031 г.
7.	Строительство предприятия общественного питания в п. Зерновой	на 3 места	до 2031 г.
8.	Строительство предприятия общественного питания в п. Луговой	на 4 места	до 2031 г.
9.	Строительство предприятия бытового обслуживания в п. Первомайский	на 9 рабочих мест	до 2031 г.
10.	Строительство предприятия бытового обслуживания в п. Звезда	на 4 рабочих места	до 2031 г.

11.	Строительство предприятия бытового обслуживания в п. Зерновой	на 1 рабочее место	до 2031 г.
12.	Строительство предприятия бытового обслуживания в п. Луговой	на 1 рабочее место	до 2031 г.
13.	Строительство прачечной в п. Первомайский	на 101 кг белья в смену	до 2031 г.
14.	Строительство химчистки в п. Первомайский	на 3, 8 кг белья в смену	до 2031 г.

### 1.2.6. Экономика

В социально-экономическом развитии района ведущая роль принадлежит агропромышленному комплексу. Развитию АПК способствуют хороший климат, высокая обеспеченность сельскохозяйственными угодьями, наличие необходимой инфраструктуры, близость центров переработки, а также «серединное» положение в группе районов Северной экономической зоны.

Обрабатывающие производства являются одной из ведущих базовых отраслей экономики района.

По состоянию на 1 января 2022 г. в отрасли занято:

- 3 крупных предприятия (ООО «Век», ОАО «Сахарный завод Ленинградский», ЗАО «Сыродельный комбинат Ленинградский»)
- 20 малых (ООО «Ариадна - Юг», ООО «Агроника», ООО «Ренард», ООО «Гранна Росса», ООО «Умань-Хлеб», ООО «Агроинвест-Плюс» и другие).

Промышленными предприятиями, относящимися к категории крупных и средних предприятий, и подсобными производствами сельскохозяйственных предприятий производятся:

- сыры, продукты сырные и творог;
- мясо, включая субпродукты 1 категории;
- панели ПВХ.

Согласно результатам мониторинга социально-экономического развития муниципального образования Ленинградского района за январь-декабрь 2021 года, объем отгруженных товаров собственного производства в действующих ценах по кругу крупных и средних предприятий в сравнении с уровнем января-декабря 2020 г. вырос на 18,1 %. Удельный вес продукции пищевой промышленности составляет 92,2 % в общем объеме отгрузки по отрасли. По виду деятельности «Производство пищевых продуктов» наблюдается положительная динамика – 9,7 % к аналогичному периоду 2020 г.

Сельское хозяйство является второй, интенсивно развивающейся базовой отраслью. Сельскохозяйственным производством в районе заняты 27 сельскохозяйственных предприятий, в том числе 7 - крупных и средних, 251 крестьянских (фермерских) хозяйств, 23,2 тысячи личных подсобных хозяйств.

За период январь–декабрь 2021 г. объем отгрузки сельскохозяйственной продукции по категории крупных и средних предприятий в сравнении с уровнем января-декабря 2021 г. вырос на 21,9 %. Из общего объема сельскохозяйственной продукции в действующих ценах, в растениеводстве производится 77,4 %, в животноводстве 22,6 %. Как перспективное для экономики муниципального образования направление, необходимо отметить наращивание производства продукции птицеводства.

Третья базовая отрасль экономики муниципального образования – потребительская сфера, которую сегодня представляют 678 стационарных объектов торговли; 56 объектов общественного питания; 130 объектов бытового обслуживания.

Потребительская сфера района динамично развивается за счет роста числа предприятий, занятых в этой сфере экономики и расширения торговой мощности действующих.

Основной составляющей в структуре потребительского рынка Ленинградского района является розничная торговля.

В товарной массе потребительского рынка основной удельный вес (55%) составляют продовольственные товары, 65 % розничного товарооборота формировались торговыми предприятиями. Доля продажи товаров на рынках составляет 35 % от общего товарооборота.

Оборот общественного питания также достаточно высок (139,6 % к аналогичному периоду 2020 года), однако подвержен влиянию сезонности.

Рост оборота розничной торговли происходит в основном за счет расширения присутствия федеральных торговых сетей. Локальные предприятия розничной торговли не имеют возможности конкурировать с федеральными торговыми сетями в ценовом диапазоне, что приводит к сокращению их численности.

На постоянной основе осуществляют деятельность 6 сельскохозяйственных ярмарок, две из которых расположены непосредственно в станице Ленинградской, а также в Крыловском, Куликовском, Новоплатнировском и Новоуманском сельских поселениях. В период курортного сезона (с июня по октябрь) осуществляют деятельность 2 придорожные ярмарки.

В целях поддержки развития малого бизнеса и предоставления качественных услуг населению Ленинградского района выделено 65 торговых мест для реализации кваса, живой рыбы, молока разливного, бахчевых культур, плодоовощной продукции, хлеба и хлебобулочных изделий. Схемой нестационарных торговых объектов предусмотрены места для торговли фермерами и сельхоз товаропроизводителями.

Важным сегментом потребительской сферы Ленинградского района выступают платные услуги, оказываемые населению. Платные услуги населению включают: бытовые, транспортные, услуги связи, жилищные, коммунальные, услуги гостиниц и аналогичных

средств размещения, услуги системы образования, культуры, туристские, услуги физической культуры и спорта, медицинские, санаторно-оздоровительные, ветеринарные, услуги правового характера и другие.

Дальнейшее развитие экономики Ленинградского 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.

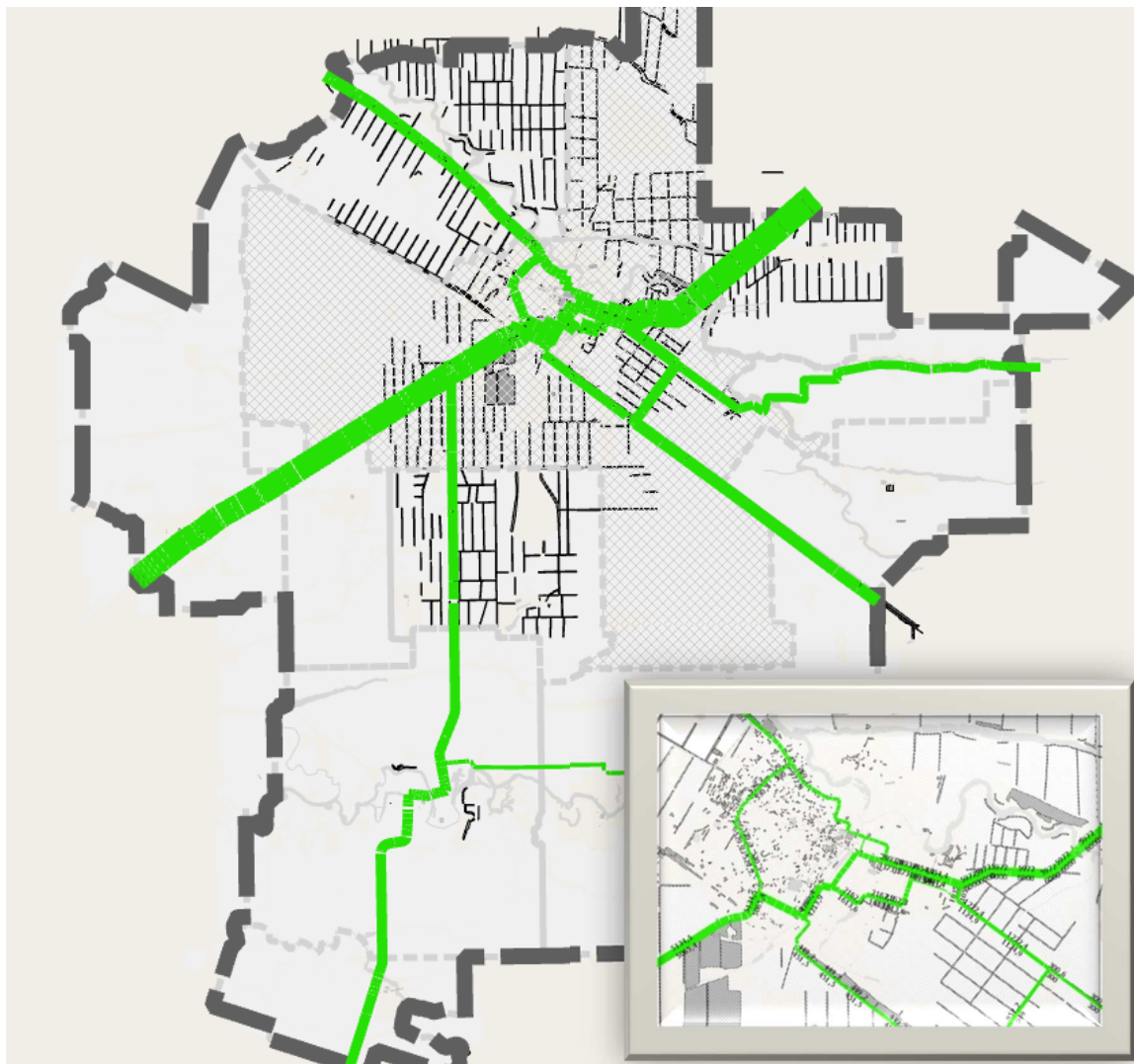
### **1.3. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории**

#### **1.3.1 Общая характеристика сети дорог**

Основными транспортными магистралями Ленинградского района, обеспечивающими транспортные связи с краевым центром, соседними муниципальными районами, являются автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения:

- 03 ОП РЗ 03К-012 Стародеревянковская – Ленинградская - Кисляковская (III-IV категории);
- 03 ОП РЗ 03К-013 Староминская-Ленинградская-Павловская (II, III, IV категории);
- 03 ОП РЗ 03К-027 Челбасская-Крыловская-Ленинградская (III категории)
- 03 ОП РЗ 03К-051 Ленинградская-Белый-Октябрьская (IV категории).

По автомобильным дорогам Стародеревянковская – Ленинградская - Кисляковская и Староминская-Ленинградская-Павловская осуществляется выход на трассу 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». Связь с федеральной трассой обуславливает большое количество транзитного транспорта, преимущественно по направлению Каневская-Кисляковская, где объём транзита уже сейчас превышает 6000 транспортных средств в сутки. Высокий спрос на указанное направление формируется в результате сокращения времени в пути до курортов Краснодарского края в сезон отпусков, когда отдельные участки федеральной трассы М-4 «Дон» работают в перегруженном режиме. Направление Павловская-Староминская активно пользуется спросом у транзитного транспорта, движущегося в Ейский район со стороны Ставропольского края как не имеющее реальной альтернативы.



Полный перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края и проходящих по территории Ленинградского района, представлен в таблице ниже в соответствии с Постановлением Главы администрации Краснодарского края от 30 сентября 2008 года № 977 (с изменениями на 8 декабря 2020 года). Именно эти дороги обеспечивают межпоселенческую связь на территории района.

Таблица 9 Перечень автомобильных дорог на балансе Краснодарского края на территории Ленинградского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование	Техническая категория	Протяженность, км
1	03 ОП РЗ 03К-012	ст-ца Стародеревянкoвская - ст-ца Ленинградская -ст-ца Кисляковская	II	3,552
			III	28,192
			IV	6,273

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование	Техническая категория	Протяженность, км
2	03 ОП РЗ 03К-013	ст-ца Староминская - ст-ца	II	17,086
		Ленинградская -	III	20,303
		ст-ца Павловская	IV	0,834
3	03 ОП РЗ 03К-027	ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская	III	35,255
4	03 ОП РЗ 03К-051	ст-ца Ленинградская - х.Белый - ст-ца Октябрьская	IV	19,807
5	03 ОП МЗ 03Н-328	ст-ца Ленинградская - ст-ца Новоплатнировская	IV	16,972
6	03 ОП МЗ 03Н-329	п.Лаштованный - п.Образцовый - ст-ца Крыловская	IV	30,599
7	03 ОП РЗ 03К-330	п.Первомайский - п.Звезда	IV	9,438
8	03 ОП РЗ 03К-331	х.Андрющенко - х.Краснострелецкий	IV	0,946
9	03 ОП РЗ 03К-332	Подъезд к п.Бичевый	IV	9,884
10	03 ОП РЗ 03К-333	Подъезд к п.Уманский	IV	4,037
			V	0,921
11	03 ОП РЗ 03К-334	Подъезд к х.Ромашки	IV	5,803
12	03 ОП РЗ 03К-335	Подъезд к х. Коржи	IV	7,886
13	03 ОП РЗ 03К-336	Подъезд к х.Куликовский	IV	2,745
14	03 ОП РЗ 03К-337	п.Октябрьский - х.Березанский	IV	10,189
15	03 ОП РЗ 03К-338	Подъезд к х.Западный	IV	4,188
16	03 ОП РЗ 03К-339	п.Звезда - п.Зерновой	IV	2,533

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 и необщего пользования местного значения, находящихся в собственности сельских поселений Ленинградского района представлен в таблицах ниже.

Таблица 10 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Белохуторского сельского поселения

№ п/п	Идентификационный номер	Полное наименование	Тип покрытия	Протяженность, км
1	03 332 801 ОП МП-01	х. Белый, ул. Октябрьская	асфальт	0,238
2	03 332 801 ОП МП-02	х. Белый, ул. Молодежная,	асфальт	0,240
3	03 332 801 ОП МП-03	х. Белый, ул. Спортивная	асфальт	0,152
4	03 332 801 ОП МП-04	х. Белый, ул. Северная от МТФ№1	гравийное	0,5
5	03 332 801 ОП МП-05	х.Белый, переезд с ул.Горького, 45 до ул.Северной, 21	-	1,853
6	03 332 801 ОП МП-06	Проезд от ул.Горького (дом №187) до ул.Северная (дом №30) в х.Белом	асфальт	0,26
7	03 332 801 ОП МП-07	х.Белый, ул.Колхозная	асфальт	1,259
8	03 332 801 ОП МП-8	х.Белый, от ветлечебницы до стройбригады	асфальт	1,42
9	03 332 801 ОП МП-9	х.Белый, ул.Северная (от дома № 21 до дома № 90)	асфальт	3,314

Таблица 11 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Восточного сельского поселения

№ п/п	Наименование населенного пункта	Наименование дороги	Начало и окончание а/д	Протяженность, км.	Тип покрытия
1.	пос. Утро	ул. Мира	-	1,250	шлаковая
2.	пос. Бурдатский	ул. Степная	-	2,650	грунтовая
3.	пос. Смелый	ул. Набережная	Начинается – от автодороги пос. Бичевой- пос. Смелый	1,250	грунтовая
4.	пос. Бичевой	Ул. Банная	Начинается- ул. Промышленная, заканчивается - ул. Октябрьская	1,300	Асфальт/бетон



№ п/п	Наименование населенного пункта	Наименование дороги	Начало и окончание а/д	Протяженность, км.	Тип покрытия
5.	пос. Бичевой	Ул. Школьная	Начинается – ул. Промышленная, заканчивается – ул. Октябрьская	0,770	Асфальт/бетон
6.	пос. Бичевой	Ул. Южная	Начинается – ул.Промышленная, Заканчивается - ул. Банная	0,450	шлаковое
7.	пос. Бичевой	Ул. Комарова	Начинается – ул. Школьная до ул. Банной, поворачивается и заканчивается - ул. Новая	0,650	Асфальт, шлаковое
8.	пос. Бичевой	Ул. Новая	Начинается – ул. Школьная до ул. Банной, поворачивается и заканчивается - ул. Северная	0,450	Асфальт/бетон
9.	пос. Бичевой	Ул. Северная	Начинается – ул. Школьная, заканчивается – ул. Банная	0,450	шлаковое
10.	пос. Бичевой	Ул. Молодежная	Начинается – ул. Школьная, заканчивается – ул. Банная	0,450	Асфальт/бетон
11.	пос. Бичевой	Ул. Кооперативная	Начинается – ул. Школьная, заканчивается – ул. Красная	0,440	Асфальт/бетон

№ п/п	Наименование населенного пункта	Наименование дороги	Начало и окончание а/д	Протяженность, км.	Тип покрытия
12.	пос. Бичевой	Ул. Красная	Начинается – ул. Гагарина, заканчивается – ул. Школьная	0,850	Асфальт/бетон
13.	пос. Бичевой	ул. Парковая	Автодорога из ст. Ленинградской в пос. Бичевой - примыкание второстепенной дороги	0,350	грунтовая
14.	пос. Трудовой	Ул. Октябрьская	Начинается – возле пруда, заканчивается – ул. Гагарина	2,6	Асфальт/бетон
15.	пос. Трудовой	пер. Зеленый	Ул. Октябрьская, примыкание второстепенной дороги	0,650	грунтовая
16.	пос. Бичевой	Ул. Октябрьская	Начинается от поворота пер Зеленый заканчивается первый дом пос. Смелого.	2,2/ 2,74	Асфальт/бетон

Таблица 12 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Коржовского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Тип покрытия
1.	ул. Строителей	0,450	асфальт
2.	ул. Комсомольская	0,450	асфальт
3.	ул. Степная	1,52	асфальт
4.	ул. Заречная	1,300	асфальт
5.	ул. Молодежная	0,453	асфальт
6.	ул. Ленина	0,920	асфальт
7.	ул. Победы	0,125	асфальт

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Тип покрытия
		IV	
8.	пер. Школьный	0,375 IV	асфальт
9.	ул. Хлебоборов	0,890 IV	асфальт
10.	ул. Тихая	0,215 IV	асфальт
11.	пер. Победы,	0,580 IV	асфальт
12.	ул. Озерная	0,215 IV	асфальт
13.	ул. Новая	0,340	грунтовая
14.	ул. Раздольная	0,750	грунтовая
15.	ул. Южная	0,400	грунтовая
16.	ул. Хуторская	2,017	грунтовая
17.	подъезд к кладбищу	0,670	гравийная

Таблица 13 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Куликовского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км	Ширина, м	Тип покрытия
1	ул. Красная	4,7	4,5,8	а/б
2	ул. Октябрьская	1,5	5	гравий
3	ул. Полтавская	0,82	4	а/б
4	ул. Школьная	2,4	4	гравий, а/б
5	ул. Советов	0,1	4	а/б
6	ул. Победы	1,2	5	гравий
7	пер. Садовый	0,5	4	грунт
8	пер. Широкий	0,9	4	грунт
9	пер. Восточный	0,9	4	грунт
10	пер. Школьный	0,4	4	грунт
11	пер. Колхозный	0,471	4	грунт
12	пер. Газовиков	0,1	4	а/б
13	Автодорога (от ул. Октябрьской до автомобильной дороги Кисляковская – Ленинградская)	1.112	5	а/б

Таблица 14 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Новолатиновского сельского поселения

Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория дороги	Тип покрытия
03 232 813 ОП СП 38	пер.Киевский	0,6	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 01	пер.Украинский	0,22	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 20	пер.Южный	0,35	V	Гравий
03 232 813 ОП СП 50	ул.Казачья	1,0	IV	Асфальт
03 232 813 ОП СП 22	ул.Веселая	0,2	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 18	ул.Восточная	0,6	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 02	ул.Гоголя	0,22	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 26	ул.Горького	0,435	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 07	ул.Жлобы	2,145	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 53	ул.Зеленая	0,35	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 32	ул.Кирова	0,765	IV V	асфальт-0,6 км), грунт-0,165км
03 232 813 ОП СП 09	ул.Кирпичная	0,57	IV V	Асфальт-0,21 км, грунт-0,36км
03 232 813 ОП СП 21	ул.Коминтерна	0,4	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 15	ул.Комсомольская	2,16	IV V	Грунт-2,06 км, гравий-0,1км
03 232 813 ОП СП 40	ул.Красная	1,0	IV	Асфальт
03 232 813 ОП СП 44	ул.Красноармейская	3,2	IV	Асфальт
03 232 813 ОП СП 36	ул.Кубанская	1,925	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 37	ул.Кузнечная	0,4	IV	Гравий
03 232 813 ОП СП 41	ул.Ленина	3,48	IV	Асфальт
03 232 813 ОП СП 23	ул.Лермонтова	0,315	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 06	ул.Мира	2,495	IV V	Грунт-1,895 км, гравий-0,6км
03 232 813 ОП СП 24	ул.Мостовая	0,2	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 34	ул.Набережная	0,4	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 25	ул.Новая	0,425	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 04	ул.Октябрьская	3,1	IV V	Асфальт-0,6км,

Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория дороги	Тип покрытия
				грунт-2,5км
03 232 813 ОП СП 08	ул.Первомайская	0,525	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 13	ул.Пограничная	1,66	IV V	Асфальт-0,4 км, грунт-1,26км
03 232 813 ОП СП 16	ул.Почтовая	0,575	IV V	Асфальт-0,2 км, грунт-0,375 км
03 232 813 ОП СП 14	ул.Пролетарская	1,15	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 33	ул.Пушкина	1,165	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 17	ул.Разина	0,15	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 54	ул.Садовая	0,7	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 28	ул.Северная	0,3	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 05	ул.Советов	2,365	IV V	Асфальт-1,2 км, грунт-1,165км
03 232 813 ОП СП 43	ул.Степная	1,0	IV	Асфальт
03 232 813 ОП СП 03	ул.Урожайная	0,32	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 35	ул.Федюнина	0,75	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 27	ул.Фрунзе	0,41	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 19	ул.Чкалова	0,685	V	Грунт
03 232 813 ОП СП 11	ул.Школьная	2,55	IV V	Асфальт-1,5км, грунт-1,05км
03 232 813 ОП СП 31	ул.Юбилейная	1,885	IV V	Асфальт-1,1км, грунт-0,785км
03 232 813 ОП СП 30	ул.Южная	0,96	IV V	Асфальт-0,735км, грунт-0,225км
03 232 813 ОП СП 12	ул.40 лет Победы	1,2	V	Грунт

Таблица 15 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Новоуманского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Тип покрытия	
			а/б	грунт
1	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. Космонавтов	6,8	0,9	5,9
2	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. 50 лет СССР	1,04	0,86	0,18
3	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. Мира	0,8	0,8	-
4	Автодорога местного значения п. Октябрьский, Ул. Садовая	1,44	1,44	-
5	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. Школьная	1,45	0,71	0,74
6	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. 8-е Марта	0,62	0,34	0,28
7	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. Западная	0,62	-	0,62
8	Автодорога местного значения п. Октябрьский, ул. 30 лет Победы	0,54	0,54	-
9	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Пионерский	0,18	0,18	-
10	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Космонавтов	0,3	-	0,3
11	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Осенний	0,12	-	0,12
12	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Юбилейный	0,12	-	0,12
13	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Первомайский	0,32	0,32	-
14	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Ясельный	0,32	-	0,32
15	Автодорога местного значения п. Октябрьский, пер. Школьный	0,15	-	0,15
16	Автодорога местного значения х. Реконструктор, ул. Шевчука	1,6	1,0	0,6
17	Автодорога местного значения х. Березанский, ул. Восточная	0,7	0,7	-
18	Автодорога местного значения х. Березанский, ул. Заречная	1,6	-	1,6

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Тип покрытия	
			а/б	грунт
19	Автомобильная дорога местного значения пос. Ближний, ул. Тополиная	0,8	-	0,8
20	Автомобильная дорога местного значения пос. Изобильный, ул. Южная	0,6	-	0,6
21	Автомобильная дорога местного значения п. Октябрьский, ул. Полянского	0,7	-	0,7

Таблица 16 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Образцового сельского поселения

№ п/п	Наименование, местонахождение а/д	Протяженность, км	Тип покрытия	
			асфальт	грунт
1	пос. Образцовый, ул. Челбасская от дома № 24 до № 124, от № 2 до № 24	2,9	2,7	0,2
2	пос. Образцовый, ул. Школьная, от дома №2 до дома № 80	1,9	1,9	-
3	пос. Образцовый, ул. Садовая, от дома № 2 до дома № 64	0,8	0,8	-
4	пос. Образцовый, ул. Юбилейная от дома № 1 до дома № 34	0,5	0,5	-
5	пос. Образцовый, ул. Новая, от дома №1 до дома № 37	0,7	0,7	-
6	пос. Образцовый, ул. Октябрьская, от дома № 2 до дома № 37	0,8	0,8	-
7	пос. Образцовый, ул. Ленина, от дома № 24 до дома № 10	0,2	0,2	-
8	пос. Образцовый, ул. Болчанская, от дома № 17 до № 47, от дома №31 до дома №15	0,8	0,5	0,3
9	пос. Образцовый, ул.Каевича,от дома № 1 до дома №17	0,4	0,4	-
10	пос. Образцовый, ул. Коммунистическая от дома №1 до дома № 8	0,4	0,4	-
11	пос. Образцовый, ул. Парковая от дома № 2 до дома № 12	0,4	0,4	-
12	пос. Образцовый, ул. Гагарина от дома № 1 до дома № 11	0,2	0,2	-
13	пос. Образцовый, п/к Тихий от дома № 1 до дома №3	0,3	0,3	-
14	пос. Образцовый, п/к Гаражный от дома № 1 до дома №6	0,2	0,2	-
15	пос. Образцовый, п/к Кооперативный, от дома № 2 до дома № 6	0,3	0,3	-
16	пос. Образцовый, п/к Почтовый, от дома № 1 до дома № 3	0,5	-	0,5
17	пос. Образцовый, ул. Северная, от дома № 2 до дома № 50	1,8	1,8	-
18	пос. Высотный, ул. Центральная от дома № 1 до дома № 3	1,2	-	1,2
19	пос. Солнечный, ул. Набережная, от дома № 1 до дома № 23, от дома № 23 до дома № 43	0,9	0,4	0,5

№ п/п	Наименование, местонахождение а/д	Протяженность, км	Тип покрытия	
			асфальт	грунт
20	пос. Солнечный, ул. Полевая, от дома № 1 до дома № 8	0,35	0,35	-
21	пос. Высотный, ул. Восточная, от дома № 1 до дома № 3	0,5	-	0,5
22	пос. Высотный, ул. Веселая, от дома № 1 до дома № 3	0,5	-	0,5
23	пос. Высотный, ул. Короткая, от дома № 1 до дома № 3	0,3	-	0,3
24	пос. Лаштованый, ул. Степная, от дома № 1 до дома № 13	0,8	-	0,8

Таблица 17 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Крыловского сельского поселения

№ п/п	Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги (км)
1	03-232-804 ОП МП-01	ул. Красная	0,7
2	03-232-804 ОП МП-02	ул. Ленина	2,15
3	03-232-804 ОП МП-03	ул. Комсомольская	0,89
4	03-232-804 ОП МП-04	ул. Колхозная	2,95
5	03-232-804 ОП МП-05	ул. Октябрьская	1,076
6	03-232-804 ОП МП-06	ул. Театральная	2,025
7	03-232-804 ОП МП-07	ул. Горького	2,75
8	03-232-804 ОП МП-08	ул. Южная	2,165
9	03-232-804 ОП МП-09	ул. Больничная	0,75
10	03-232-804 ОП МП-10	ул. Прифермовская	4,3
11	03-232-804 ОП МП-11	ул. Широкая	2,03
12	03-232-804 ОП МП-12	ул. Путь к Коммунизму	2,125
13	03-232-804 ОП МП-13	ул. Станичная	2,99
14	03-232-804 ОП МП-14	ул. Краснодарская	3
15	03-232-804 ОП МП-15	ул. Техническая	3,2
16	03-232-804 ОП МП-16	ул. Энгельса	3,625
17	03-232-804 ОП МП-17	ул. Заречная	2,175
18	03-232-804 ОП МП-18	ул. Победы	2,625
19	03-232-804 ОП МП-19	ул. Мира	2,6
20	03-232-804 ОП МП-20	ул. Крупской	2,35
21	03-232-804 ОП МП-21	ул. Гагарина	1,125
22	03-232-804 ОП МП-22	ул. Казачья	1,375
23	03-232-804 ОП МП-23	ул. Набережная	0,1
24	03-232-804 ОП МП-24	ул. Степная	0,6



<b>№ п/п</b>	<b>Идентификационный номер автомобильной дороги</b>	<b>Наименование автомобильной дороги</b>	<b>Протяженность автомобильной дороги (км)</b>
25	03-232-804 ОП МП-25	ул. Выгонная	0,6
26	03-232-804 ОП МП-26	ул. Профильная	1,4
27	03-232-804 ОП МП-27	ул. Комарова	1,1
28	03-232-804 ОП МП-28	ул. Амбулаторная	0,85
29	03-232-804 ОП МП-29	ул. Красноармейская	0,85
30	03-232-804 ОП МП-30	ул. Промышленная	0,785
31	03-232-804 ОП МП-31	ул. Юбилейная	0,25
32	03-232-804 ОП МП-32	ул. Чапаева	0,575
33	03-232-804 ОП МП-33	ул. Куйбышева	0,895
34	03-232-804 ОП МП-34	ул. Пионерская	0,55
35	03-232-804 ОП МП-35	ул. Северная	1,8
36	03-232-804 ОП МП-36	ул. Озерная	1,795
37	03-232-804 ОП МП-37	ул. Красных Партизан	1,45
38	03-232-804 ОП МП-38	ул. Коммунаров	1,65
39	03-232-804 ОП МП-39	ул. Урожайная	1,875
40	03-232-804 ОП МП-40	ул. Первомайская	1,75
41	03-232-804 ОП МП-41	ул. Калинина	1,159
42	03-232-804 ОП МП-42	ул. Школьная	2,4
43	03-232-804 ОП МП-43	ул. Курганная	0,65
44	03-232-804 ОП МП-44	ул. Кирпичная	0,1
45	03-232-804 ОП МП-45	ул. Восточная	0,175
46	03-232-804 ОП МП-46	ул. Кузнечная	0,425
47	03-232-804 ОП МП-47	ул. Черноморская	0,525
48	03-232-804 ОП МП-48	ул. Бригадная	0,525
49	03-232-804 ОП МП-49	ул. Оборонная	0,3
50	03-232-804 ОП МП-50	ул. Крайняя	0,125
51	03-232-804 ОП МП-51	ул. Короткая	0,25
52	03-232-804 ОП МП-52	ул. Куцая	0,25
53	03-232-804 ОП МП-53	ул. Новая	0,15
54	03-232-804 ОП МП-54	ул. Западная	0,3
55	03-232-804 ОП МП-55	ул. Тихая	0,35
56	03-232-804 ОП МП-56	ул. Барышевского	3,2
57	03-232-804 ОП МП-57	пер. Мирный	0,225

Таблица 18 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Уманского сельского поселения

Наименование автомобильной дороги	Тип покрытия	Протяженность, км
<b>п. Уманский</b>		
ул. Новая (№№1-66)	асфальтобетон	1,1
ул. Новая (68-74)	гравийное	0,1
Ул. Советов	асфальтобетон	0,4
Пер. Почтовый	асфальтобетон	0,15
Ул. Северная (№1-68)	асфальтобетон	2,1
Ул. Северная (№70-76)	грунтовая	0,3
Ул. 50 лет Октября	асфальтобетон	1,5
Ул. Садовая	асфальтобетон	1,3
Ул. Школьная	асфальтобетон	0,4
Пер. Пионерский	гравийное	0,4
Пер. Рабочий (№8-12)	асфальтобетон	0,3
Пер. Рабочий (№2-6)	гравийное	0,3
Ул. урожайная	асфальтобетон	0,4
Ул. урожайная	грунтовая	0,5
Ул. Российская	гравийное	0,5
Ул. Юбилейная	асфальтобетон	0,3
Ул. Ленина	асфальтобетон	0,6
Пер. Западный	асфальтобетон	0,1
Пер. Западный (№1-2_)	гравийное	0,3
<b>п. Грачевка</b>		
Ул. Комсомольская	грунтовая	0,4
Ул. Восточная	грунтовая	0,6
Ул. Южная	грунтовая	0,2
<b>п. Моторный</b>		
Ул. Калинина	асфальтобетон	0,6
Ул. Калинина	грунтовая	0,7
Ул. Кирова	грунтовая	0,6

Таблица 19 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Первомайского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Тип покрытия		Протяжённость, км
		Гравий	Асфальт	
1	пос. Первомайский, ул.Пролетарская	1,135	0,075	1,21
2	пос. Первомайский, ул.Ленина	1,381	0,075	1,456
3	пос. Первомайский, ул.Мира	0,25	1,232	1,482
4	пос. Первомайский, ул.Гагарина	0,63	0,3	0,93
5	пос. Первомайский, ул.64-Армии	0	0,63	0,63
6	пос. Первомайский, ул.Октябрьская	0,8		0,8
7	пос. Первомайский, ул.40 Лет Октября	0	0,25	0,25
8	пос. Первомайский, ул.Казачья	0,75	0,22	0,97
9	пос. Первомайский, ул.Космонавтов	0	0,3	0,3
10	пос. Первомайский, ул.Комарова	0,49	0,56	1,05
11	пос. Первомайский, ул.Молодежная	0	0,325	0,325
12	пос. Первомайский, пер.Степной	0,5	0,335	0,835
13	пос. Первомайский, к кладбищу	0,795	0,995	1,79
14	пос.Звезда ул.Механическая	0	1,78	1,78
15	пос.Звезда ул.Октябрьская	0,98	0,2	1,18
16	пос.Звезда ул.Новая	1,62	0	1,62
17	пос.Звезда ул.Набережная	0,47	0	0,47
18	пос.Звезда ул.Заречная	0,47	0	0,47
19	пос.Звезда ул.Степная	1,16	0	1,16
20	пос.Звезда пер.Торговый	0	0,2	0,2

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Тип покрытия		Протяжённость, км
		Гравий	Асфальт	
21	пос.Звезда пер.Октябрьский	0,3	0	0,3
22	пос.Звезда пер.Механический	0,5	0	0,5
23	пос.Звезда пер.Новый	0	0,47	0,47
24	пос.Звезда пер.Заречный	0,83	0	0,83
25	пос.Звезда к кладбищу	1,2	0	1,2
26	пос.Луговой ул.Рабочая	0	0,37	0,37
27	пос.Луговой ул.Казачья	0,24	0	0,24
28	пос.Луговой ул.Хлеборобов	0,215	0	0,215
29	пос.Зерновой ул.Клубная	0	0,25	0,25
30	пос.Зерновой ул.Луговая	0,34	0	0,34
31	пос.Зерновой ул.Клубная	0,17	0	0,17
32	пос.Луговой ул.Хлеборобов	0,16	0	0,16
33	пос.Зерновой пер.Набережная	0,6	0	0,6

Таблица 20 Перечень автомобильных дорог, находящихся в муниципальной собственности Западного сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяжённость, км	Тип покрытия
1	Х. Западный ул. Светлая 29-39	0,2	гравий
2	Х. Западный ул. Светлая 1А-25	0,5	гравий
3	Х. Западный ул. Речная, 5 - подъезд к х. Западному	1,96	асфальт
4	Х. Западный ул. Светлая, 1 А-кладбище	0,17	Гравий
5	Х. Западный ул. Светлая, 48-кладбище	0,32	Гравий

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Тип покрытия
	Х. Западный ул. Светлая, 99-101	0,1	Гравий
6	Х. Западный ул. Светлая, 101-131	0,3	Гравий
	Х. Западный ул., 177-163	0,2	Гравий
7	Х. Ромашки ул. Заречная, 4 –ул. Хлеборобов до центральной остановки	1,6	Асфальт
	Х. Ромашки ул. Хлеборобов, 71-99	0,43	Гравий
8	Х. Ромашки ул. Заречная, 24-32	0,3	Гравий
	Х. Ромашки ул. Торговая, 2-16	0,34	Гравий
9	Х. Ромашки ул. Весенняя, 1-45	1,1	Гравий
	Х. Ромашки ул. Заречная, 28-кладбище	0,45	Гравий
10	Х. Западный ул. Светлая, 131 Б-161 А	0,35	Асфальт
	Автомобильная дорога, связывающая ул. Светлую и улицу Речную х. Западного	0,7	Асфальт

Согласно докладу главы муниципального образования Ленинградский район «О достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов за 2020 год и их планируемых значениях на 3-летний период», доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения», стабильно сокращалась и на начало 2021 года составила всего 6%.

В плановом периоде 2022-2023 годов данный показатель планируется сохранять на том же уровне. В сельских поселениях будут продолжены мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования и приведению их в соответствие с нормативными требованиями.

### 1.3.2 Оценка и анализ показателей качества содержания дорог

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 21 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 22 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 <sup>2</sup> Повреждения (деформации и разрушения) на 1000 м <sup>2</sup> общей площади неукрепленных обочин, м <sup>2</sup> , более (в скобках - глубина повреждения, см, не более) общей	IA			3,0(5)
	IB, IB	Не допускаются		5,0(5)

Показатель дефекта содержания  площади неукрепленных обочин, м <sup>2</sup> , более (в скобках - глубина повреждения, см, не более)	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
		II	3,0(5)	5,0(5)
	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 <sup>2</sup> , 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

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Необработанные участки выпотевания вяжущего, на участке полосы движения длиной 100 м, м <sup>2</sup> , не более	IA	Не допускаются		1
	IB			2
	IB			3
	II	1	2	
	III, IV	2	3	4
Отдельное необработанное место выпотевания вяжущего площадью, м <sup>2</sup> , более	Для всех категорий	Не допускается		1
Сдвиг, волна глубиной на проезжей части, см, более	IA	Не допускается		3
	IB, IB, II			
	III	Не допускается	3	5
	IV			
Нарушение профиля, гребенка на участке полосы движения длиной 100 м, м <sup>2</sup> , 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 <sup>2</sup> не более	IA, IB	Не допускаются	15	30
	IB, II, III		20	40
	IA	Не допускается		



Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
Колейность глубиной от 20 мм, на участке полосы движения длиной 100 м, погонный метр, не более	ИБ, ИВ	Не допускается	15	20
	II-IV	10	20	30
	V	Не допускается	30	50
Отдельные выбоины в покрытии тротуаров, проломы в тротуарных плитах на 100 м площади тротуара, м <sup>2</sup> не более	IA	Не допускаются	0,5	0,7
	ИБ, ИВ	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, м <sup>2</sup> 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)

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
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
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 допускается	10	20
	II, III			
	IV, V			
<b>Бортовые камни</b>				
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			

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
<b>Мостовые сооружения</b>				
Наличие засорения водоотводных трубок, лотков и окон в тротуарных блоках, % от общего количества, менее	IA-IB	Не допускается	5	10
	II, III			
	IV, V			
Загрязнение проезжей части мостовых сооружений, вдоль тротуаров и ограждений, % от их протяженности	IA-IB, II	Не допускается	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	Не допускается	50	50
	IB		100	200
	II	50	150	300
	III		250	500
	IV, V	Не допускаются		
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			
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

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
	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 блоками не очищено от мусора, грязи, мха, растительности, % от общей площади	IA-IB	10	5	Не допускается
	II, III			
	IV, V			

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
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 <sup>2</sup> , м <sup>2</sup> , 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 <sup>2</sup> , м <sup>2</sup> , не более	IA, IB	1	0,5	Не допускается
	IB	1,5	0,8	
	II	2	1,5	0,7

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
	III	2,5	1,6	0,8
IV, V	3	2	1	
Водопропускные трубы				
Локальные разрушения укрепления откоса насыпи, м, не более	IA	Не допускаются		
	IB	0,5	0,3	Не допускаются
	IVB	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-IVB, 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
	IVB	0,5	0,3	0,1
	II	0,8	0,5	0,3
	III, IV	1,2	0,8	0,5

Показатель дефекта содержания	Категория дороги	Критерий оценки уровня содержания		
		высокий	средний	допустимый
	V	Не допускаются		
Тоннельные сооружения				
Наличие повреждений отделки и/или облицовки тоннельных сооружений, % от общей площади, менее	IA-IB	Не допускаются		
	II	1	2	3
	III	1	2	3
	IV	3	5	7
	V	4	7	10
Подпорные стенки				
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 Ленинградского 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 муниципального образования Ленинградский район планируется в соответствии с документами территориального планирования, планами и программами комплексного социально-экономического развития, подготовка и утверждение которых осуществлялись 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 Повышение 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 метеобеспечения 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 Ленинградский район Ленинградского района**

Согласно Схеме территориального планирования Ленинградского района, наиболее актуальными проблемами дорожной сети Ленинградского района являются:

- технические параметры ряда автомобильных дорог и уровень технического оснащения не соответствует перспективным размерам транспортных потоков, что приведет к перегрузке дорог, особенно в период летних «пиковых» нагрузок;
- дорожная одежда и искусственные сооружения не соответствуют современным нагрузкам и требуется их усиление;
- проход транзитного транспорта через населенные пункты.

С целью приведения пропускной способности автомобильных дорог в соответствие с ожидаемыми размерами транспортных потоков и обеспечения нормальных условий

движения автотранспорта на перспективный срок (20лет) потребуется повышение параметров существующих дорог за счет их реконструкции.

Предусмотрен вывод транспортного движения с учетом перспективного развития территории ст. Ленинградской. Юго-западный обход ст.Ленинградской соединит все входящие автомобильные дороги транспортного узла, что обеспечит вынос транзитных потоков из станицы.

Предусмотрен вывод транспортного движения из ст. Крыловской. Северо-западный обход станицы позволит обеспечить пропуск транзитного потока с высокими скоростями без помех для местного движения.

Проектом предусмотрено устройство пересечений и примыканий существующих автомобильных дорог к проектируемому южному обходу ст. Ленинградской в одном и двух уровнях.

Узел автомобильных дорог направления Староминская – Ленинградская и Объездная автомобильная дорога предполагается разработать в одном уровне с отдельными съездами.

Узел автомобильных дорог направления Челбасская – Крыловская – Ленинградская, Стародеревянковская – Ленинградская – Кисляковская, объездная дорога и въезд в станицу проектом предлагается решить по кольцевому типу с эллиптическим центральным островком, обеспечивающим лучшие условия движения более загруженному направлению.

Узел автомобильной дороги направления Староминская – Ленинградская– Павловская на выходе из станицы с объездной дорогой при переезде через ж/д путь и, а/д «Староминская – Ленинградская – Павловская» предлагается проектом решить в 2-х уровнях по типу «Труба» с двухпутным съездом по основному направлению.

Узел пересечения автомобильной дороги «Стародеревянковская – Ленинградская – Кисляковская», поселковой дороги и объездной дороги проектом предлагается решить в одном уровне по типу «кольцо».

На Объездной дороге переход через ветку железной дороги проектом предусмотрен в 2-х уровнях, с устройством путепроводов.

Основными направлениями развития местной автодорожной сети района является реконструкция дорог и улиц (с уширением), устройство твердого покрытия на грунтовых подъездах и улицах.

Для обслуживания парка автомобилей и пассажиров определены земельные участки на выезде из ст. Ленинградской, Крыловской и др. поселений для размещения объектов дорожного сервиса. Объекты дорожного сервиса являются важным элементом в работе дороги. Проектом определен перечень инвестиционных площадок под строительство АЗС с мойкой для автомобилей, пунктов торговли.

Для решения поставленных задач, а также развития сети дорог необходимо стабильное финансирование механизма рыночного и государственного регулирования строительства и ремонта дорог.

### **1.3.3.3. Генеральный план Белохуторского сельского поселения**

Одним из проблемных вопросов развития остается высокий процент износа дорожной сети. Генеральный план предусматривает реконструкцию покрытия региональной автомобильной дороги и строительство объездного участка, расположенного в южной части хутора Белого.

Развязки существующих автомобильных дорог запроектированы в одном уровне.

Основной проблемой на проектируемой территории в аспекте решения транспортно-пешеходной схемы является малая ширина ряда существующих улиц в пределах красных линий, поэтому одной из задач проекта было с учетом сохранения структуры улиц предложить их реконструкцию и возможность расширения при условии минимального сноса жилой застройки.

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

Для улучшения обслуживания населения проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха.

Мероприятия, запланированные генеральным планом Азовского сельского поселения, для решения поставленных задач:

- строительство объездного участка автодороги регионального значения «ст. Ленинградская – х. Белый – ст. Октябрьская»;
- реконструкция автомобильных дорог местного значения.

### **1.3.3.4. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Восточного сельского поселения**

В рамках программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Восточного сельского поселения выделяется ряд проблем транспортного обеспечения:

- слабое развитие улично-дорожной сети;
- низкое развитие автомобильного сервиса (мойки, СТО, остановочные площадки).

Мероприятия планируемые, для решения проблем транспортной инфраструктуры Восточного сельского поселения направлены на ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в п. Бичевой.

### **1.3.3.5. Генеральный план Западного сельского поселения**

Согласно генеральному плану Западного сельского поселения, основной проблемой на проектируемой территории в аспекте решения транспортно-пешеходной схемы является малая ширина ряда существующих улиц в пределах красных линий, поэтому одной из задач проекта было с учетом сохранения структуры улиц предложить их реконструкцию и возможность расширения при условии минимального сноса жилой застройки.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, локальные мероприятия при устройстве транспортных развязок в одном и двух уровнях.

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

Предусматривается транспортно-пешеходная категория улиц. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширение сети предприятий придорожного автосервиса (станций технического обслуживания, автозаправочных станций, автостоянок, автокемпингов, магазинов-кафе), новое строительство которых предусмотрено вдоль существующих въездов в хутор Западный.

### **1.3.3.6. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения**

В качестве проблем транспортного обеспечения Западного сельского поселения выделяется несоответствие автомобильных дорог общего пользования требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Проектом предусмотрены мероприятия по ремонту дорожного полотна.

### **1.3.3.7. Генеральный план Коржовского сельского поселения**

Основной проблемой развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения остается высокий процент износа дорожной сети.

Проектом предусматривает реконструкцию покрытия межмуниципальной автомобильной дороги и строительство объездного участка, расположенного в южной части хутора Коржи.

Развязки существующих автомобильных дорог запроектированы в одном уровне.

Кроме того, для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширение сети предприятий придорожного автосервиса (станций технического обслуживания,

автозаправочных станций, автостоянок, автокемпингов, магазинов-кафе), новое строительство которых предусмотрено вдоль существующих въездов в хутор Коржи.

Для улучшения обслуживания населения проектом предлагается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей.

#### **1.3.3.8. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения**

Согласно программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения основным недостатком улично - дорожной сети является высокий процент износа дорожной сети.

Решение проблем планируется за счет:

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

#### **1.3.3.9. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Куликовского сельского поселения**

Согласно программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Куликовского сельского поселения, значительная часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в неудовлетворительном состоянии. Придорожный сервис не развит.

Предлагается комплекс мероприятий, направленный на обеспечение системы транспортных внешних связей с прилегающими территориями, а также упорядочения внутренних связей муниципалитета:

- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;
- устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
- строительство новых главных и основных автодорог.

#### **1.3.3.10. Генеральный план Новоплатнировского сельского поселения**

В рамках генерального плана Новоплатнировского сельского поселения выделяются следующие проблемы в части развития транспортной инфраструктуры поселения:

- высокий процент износа дорожной сети;

- малая пропускная способность существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;
- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса, в том числе станций технического обслуживания.

Генеральным планом предлагается строительство объездного участка автодороги Ленинградская-Новоплатнировская-Крыловская в северной части станицы, который позволит организовать транзитное движение по внешней дороге и разгрузит улицу Пограничную. В восточной части станицы проектом предлагается автодорога производственного значения, которая разгрузит центральную улицу Ленина и позволит увеличить пропускную способность к южной промышленной зоне.

Проектируется павильон с автокассой в центральной части станицы Новоплатнировской.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть предприятий придорожного автосервиса (станций технического обслуживания, автозаправочных станций, автостоянок, автокемпингов, магазинов-кафе), новое строительство которых предусмотрено вдоль существующих въездов в станицу, а также в придорожной полосе автодорог Новоплатнировская-Ленинградская-Павловская и Образцовый-Новоплатнировская-Крыловская.

#### **1.3.3.11. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоплатнировского сельского поселения**

Согласно программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоплатнировского сельского поселения основными проблемами транспортного обеспечения являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

Программой определена следующая очередность мероприятий, направленных на решение вышеуказанных проблем:

- комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;
- капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог местного значения;
- размещение дорожных знаков;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;
- создание инфраструктуры автосервиса.

### 1.3.3.12. Генеральный план Новоумановского сельского поселения

Согласно генеральному плану, основными недостатками существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Новоумановского сельского поселения являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- малая пропускная способность существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;
- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса, в том числе станций технического обслуживания.

Для создания наиболее благоприятных условий проживания населения поселка Октябрьский предусмотрено:

- автодорога производственного значения, которая позволит вывести грузовой транспорт за пределы поселковых улиц, и позволит увеличить пропускную способность к северной промышленной зоне;
- приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения и реконструкции покрытий;
- устройство четырех транспортных развязок в одном уровне в месте пересечения автодороги ст-ца – Стародеревянковская – ст-ца Ленинградская – ст-ца Кисляковская:
  - с проектируемой производственной дорогой;
  - с въездом в населенный пункт по улице Космонавтов;
  - с дорогой на поселок Изобильный;
  - в месте пересечения с двумя дорогами регионального значения п. Октябрьский – х. Березанский IV технической категории и дорогой местного значения;
  - с проектируемой дорогой ведущей на территорию гостиничного комплекса с автосервисом и производственную зону.

При въезде в центр поселения предусмотрен автопавильон с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта местного сообщения.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено создание сети дорожного автосервиса (автокемпингов, станций технического обслуживания, стоянок АЗС и т.д.), новое строительство которых предусмотрено вдоль двух региональных автодорог ст-ца – Стародеревянковская – ст-ца Ленинградская – ст-ца Кисляковская и п. Октябрьский – х. Березанский.

### **1.3.3.13. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоумановского сельского поселения**

В программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоумановского сельского поселения выделяется ряд проблем транспортного обеспечения, в том числе слабое развитие улично-дорожной сети, низкое развитие автомобильного сервиса.

С целью развития транспортной инфраструктуры, системы внешних связей с прилегающими территориями, а также упорядочения внутренних связей муниципалитета, разработан комплекс мероприятий:

- строительство парковочного пространства;
- строительство тротуаров.

### **1.3.3.14. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Образцового сельского поселения**

Согласно программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Образцового сельского поселения основными проблемами транспортного обеспечения являются:

- слабое развитие улично-дорожной сети;
- низкое развитие автомобильного сервиса (мойки, СТО, остановочные площадки, АЗС).

Для решения данных проблем, программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Образцового сельского поселения предусмотрен ряд мероприятий, а именно:

- строительство парковочного пространства;
- ремонт автомобильных дорог местного значения.

### **1.3.3.15. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения**

Основными проблемами транспортного обеспечения Первомайского сельского поселения являются:

- слабое развитие улично-дорожной сети;
- низкое развитие автомобильного сервиса (мойки, СТО, остановочные площадки, АЗС).

Решение проблем планируется за счет комплекса мероприятий:

- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- организация безопасных пешеходных переходов;



- строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;
- строительство автомойки.

### 1.3.3.16. Перечень мероприятий

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

Таблица 23 Перечень мероприятий, содержащихся в программных документах территории

№ п/п	Мероприятие	Примечание	Срок реализации
<b>Схема территориального планирования Краснодарского края</b>			
Перечень автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, планируемых к реконструкции			
1.	ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская	38,870 км	до 2031 г.
2.	ст. Староминская – ст. Ленинградская – ст. Павловская	38,223 км	до 2031 г.
3.	ст. Челбасская – ст. Крыловская – ст. Ленинградская	35,255 км	до 2031 г.
4.	ст. Ленинградская – хут. Белый – ст. Октябрьская	19,807 км	до 2031 г.
5.	ст-ца Ленинградская – ст-ца Новоплатнировская	16,972 км	до 2031 г.
6.	пос. Лаштованный – пос. Образцовый – ст. Крыловская	30,599 км	до 2031 г.
7.	пос. Первомайский – пос. Звезда	9,438 км	до 2031 г.
8.	хут. Андриющенко – хут. Краснострелецкий	5,698 км	до 2031 г.
9.	Подъезд к пос. Бичевый	9,884 км	до 2031 г.
10.	Подъезд к пос. Уманский	4,958 км	до 2031 г.
11.	Подъезд к хут. Ромашки	5,803 км	до 2031 г.
12.	Подъезд к хут. Коржи	7,886 км	до 2031 г.
13.	Подъезд к хут. Куликовский	2,745 км	до 2031 г.
14.	пос. Октябрьский – хут. Березанский	10,189 км	до 2031 г.
15.	Подъезд к хут. Западный	4,188 км	до 2031 г.
Перечень объектов регионального значения, которые необходимы для обеспечения безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека и перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований Краснодарского края с учетом положений о территориальном планировании, содержащихся в документах территориального планирования муниципальных образований Краснодарского края			
1.	Северо – западный обход ст. Ленинградская	4,7 км	до 2031 г.

2.	Юго-западный обход ст. Ленинградская	11,0 км	до 2031 г.
3.	Юго-восточный обход ст. Ленинградская	5,8 км	до 2031 г.
4.	Западный обход ст. Крыловская	10,8 км	до 2031 г.
5.	Северо – восточный обход ст. Крыловская	2,2 км	до 2031 г.
<b>Схема территориального планирования Ленинградского района</b>			
1.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Ленинградская – х. Белый – ст. Октябрьская»	км 25,511 ÷ км 26,956	до 2030 г.
2.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к х. Куликовский»	до параметров III категории дороги	до 2030 г.
3.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к п. Уманский»	до параметров II категории дороги	до 2030 г.
4.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Стародеревяновская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская»	км 32,027 ÷ км 37,395; км 48,98 ÷ км 47,359; км 47,359 ÷ км 50,24; км 50,598 ÷ км 60,887;	до 2030 г.
5.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Староминская – ст. Ленинградская – ст. Павловская»	км 17,974 ÷ км 36,454; км 36,454 ÷ км 58,009	до 2030 г.
6.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Челбасская – ст. Крыловская – ст. Ленинградская»	км 50,598 ÷ км 60,887	до 2030 г.
7.	Строительство северо – западного обхода ст. Крыловская	2,2 км	до 2030 г.
8.	Строительство транспортных развязок в одном уровне на пересечении, а/ д «ст. Челбасская – ст. Крыловская – ст. Ленинградская» и проектируемого северо – западного обхода ст. Крыловская	2 шт.	до 2030 г.
9.	Строительство автовокзала в п. Октябрьский	1 шт.	до 2030 г.
10.	Строительство АЗС в п. Октябрьский	1 шт.	до 2030 г.
11.	Строительство СТО в п. Октябрьский	1 шт.	до 2030 г.
12.	Строительство пожарного депо в п. Октябрьский	1 шт.	до 2030 г.
13.	Строительство автовокзала в ст. Крыловская	1 шт.	до 2030 г.
14.	Строительство пожарного депо в ст. Крыловская	2 шт.	до 2030 г.
15.	Строительство СТО в ст. Крыловская	1 шт.	до 2030 г.

16.	Строительство пожарного депо в ст. Новоплатнировская	2 шт.	до 2030 г.
17.	Строительство автовокзала в ст. Новоплатнировская	1 шт.	до 2030 г.
18.	Строительство СТО в ст. Новоплатнировская	1 шт.	до 2030 г.
19.	Строительство пожарного депо на территории Западного сельского поселения	1 шт.	до 2030 г.
20.	Строительство СТО на территории Западного сельского поселения	2 шт.	до 2030 г.
<b>Инвестиционные проекты</b>			
1.	Строительство СТО, х. Куликовский, ул. Октябрьская	1,01 га	до 2045 г.
2.	Строительство СТО со специализированным магазином запасных частей, ст. Крыловская, пересечении ул. Юбилейная и ул. Техническая	0,23 га	до 2045 г.
<b>Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Ленинградский район</b>			
1.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к п. Лаштованный»	1,26 км	2020 – 2024 гг.
2.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к п. Ближний»	0,80 км	2020 – 2024 гг.
3.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к п. Изобильный»	1,73 км	2020 – 2024 гг.
4.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к х. Реконструктор»	1,09 км	2020 – 2024 гг.
5.	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к х. Реконструктор»	1,84 км	2020 – 2024 гг.
6.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Крыловская - ст. Ленинградская»	13,70 км	2020 – 2024 гг.
7.	Реконструкция автомобильной дороги «х. Коржи - п. Кубанская Степь»	3,35 км	2020 – 2024 гг.
8.	Реконструкция автомобильной дороги «х. Коржи - ст. Крыловская»	6,14 км	2025 – 2029 гг.
9.	Реконструкция автомобильной дороги «х. Восточный - х. Белый»	4,9 км	2025 – 2029 гг.
10.	Реконструкция автомобильной дороги «х. Восточный - х. Белый»	4,74 км	2025 – 2029 гг.
11.	Реконструкция автомобильной дороги «х. Ленина - п. Образцовый»	2,81 км	2025 – 2029 гг.
12.	Реконструкция автомобильной дороги «ст. Новоплатнировская - х. Андрищенко»	4,82 км	2025 – 2029 гг.
13.	Реконструкция автомобильной дороги «п. Образцовый - а/д ст. Ленинградская - ст. Павловская»	10,14 км	2025 – 2029 гг.

14.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Банная от ул. Промышленной до ул. Северной»	0,35 км	2020-2024 гг.
15.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Банная от ул. Северная до ул. Октябрьская»	0,45 км	2020-2024 гг.
16.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Молодёжная от ул. Банная до ПК 2+30»	0,23 км	2020-2024 гг.
17.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Новая от дома № 6 до ул. Северная»	0,16 км	2020-2024 гг.
18.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Парковая»	0,35 км	2020-2024 гг.
19.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Северная»	0,45 км	2020-2024 гг.
20.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Южная»	0,45 км	2020-2024 гг.
21.	Ремонт автомобильной дороги «п. Бичевый ул. Октябрьская от дома 265 до дома 279»	0,36 км	2020-2024 гг.
22.	Ремонт автомобильной дороги «п. Звезда ул. Октябрьская от дома № 22 до ПК 6+35»	0,64 км	2020-2024 гг.
23.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый пер. Тихий»	0,13 км	2020-2024 гг.
24.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый ул. Челбасская»	2,23 км	2020-2024 гг.
25.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый, ул. Каевича от ул. Новая до ул. Школьная»	0,41 км	2020-2024 гг.
26.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый, ул. Парковая от ул. Северная до ул. Октябрьская»	0,21 км	2020-2024 гг.
27.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский ул. 30 лет Победы от а/д п. Октябрьский –х. Березанский до пер. Пионерский»	0,41 км	2020-2024 гг.
28.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский ул. Садовая от дома № 19 до а/д ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская»	0,35 км	2020-2024 гг.
29.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский ул. Садовая от а/д ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская до ПК 3+50»	0,35 км	2020-2024 гг.
30.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский, пер. Пионерский от ул. 30 лет Победы до ул. Мира»	0,11 км	2020-2024 гг.
31.	Ремонт автомобильной дороги «п. Первомайский, ул. Первомайская от ул.	0,30 км	2020-2024 гг.

	Пролетарская до ПК 3+00 в п. Первомайский»		
32.	Ремонт автомобильной дороги «п. Первомайский, ул. Космонавтов от а/д п. Первомайский - п. Звезда до ул. Комарова в п. Первомайский»	0,27 км	2020-2024 гг.
33.	Ремонт автомобильной дороги «п. Трудовой ул. Октябрьская от дома 1 до дома 35»	0,80 км	2020-2024 гг.
34.	Ремонт автомобильной дороги «п. Уманский, ул. Ленина от дома № 11 до ул. Юбилейной в п. Уманский»	0,23 км	2020-2024 гг.
35.	Ремонт автомобильной дороги «п. Уманский, ул. Юбилейной от дома № 1 (ПК 0+00) до ПК 1+00 в п. Уманский»	0,10 км	2020-2024 гг.
36.	Ремонт автомобильной дороги «п. Утро ул. Мира»	1,25 км	2020-2024 гг.
37.	Ремонт автомобильной дороги «п. Луговой ул. Казачья от ул. Рабочая до ПК 2+19»	0,22 км	2020-2024 гг.
38.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый ул. Коммунистическая от ул. Северная до ул. Октябрьская»	0,20 км	2020-2024 гг.
39.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый ул. Парковая от ул. Северная до ул. Октябрьская»	0,21 км	2020-2024 гг.
40.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый ул. Болчанская от ул. Новая до ул. Школьная»	0,41 км	2020-2024 гг.
41.	Ремонт автомобильной дороги «п. Образцовый, ул. Новая от ул. Садовая до ул. Болчанская»	0,17 км	2020-2024 гг.
42.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский, дорога от ул. Садовая до ул. 50 лет Октября»	0,36 км	2020-2024 гг.
43.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский пер. Пионерского от ул. 30 лет Победы до ул. Мира»	0,18 км	2020-2024 гг.
44.	Ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский ул. Космонавтов от ул. Космонавтов, д.41 до ул. Космонавтов, д. 2»	1,07 км	2020-2024 гг.
45.	Ремонт автомобильной дороги «п. Первомайский ул. Октябрьская от ул. Октябрьская, д. 1 до ул. Комарова»	0,54 км	2020-2024 гг.
46.	Ремонт автомобильной дороги «п. Первомайский ул. Пролетарская от ул. Первомайская до ПК 5+58»	0,56 км	2020-2024 гг.
47.	Ремонт автомобильной дороги «п. Первомайский ул. Ленина от ул. Первомайская до ул. Казачья»	0,60 км	2020-2024 гг.

48.	Ремонт автомобильной дороги «п. Уманский дорога от пер. Пионерский, д. 16 до ул. Садовая»	0,40 км	2020-2024 гг.
49.	Ремонт автомобильной дороги «п. Уманский ул. Северная от, а/д подъезд к п. Уманский до дома № 6 от дома № 38 до дома № 58»	0,39 км	2020-2024 гг.
50.	Ремонт автомобильной дороги «п. Уманский ул. 50 лет Октября от ул. Северная до ул. 50 лет Октября, д. 27»	0,40 км	2020-2024 гг.
51.	Ремонт автомобильной дороги «с/п Белохуторское, ул. Колхозная от дома № 16 до ПК 1+30 в х. Белый»	0,13 км	2020-2024 гг.
52.	Ремонт автомобильной дороги «с/п Восточное, ул. Октябрьская от дома № 33 до ПК 3+70 в п. Трудовом»	0,37 км	2020-2024 гг.
53.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Новопланитровская, ул. Ленина от ул. Юбилейной до ПК 4+28 в ст. Новопланитровская»	0,43 км	2020-2024 гг.
54.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Новоплатнировская ул. Красноармейская от ПК 0+00 до дома № 31»	0,60 км	2020-2024 гг.
55.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Новоплатнировская ул. Красная от ул. Ленина до ул. Пролетарская»	0,65 км	2020-2024 гг.
56.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Новоплатнировская, ул. Ленина от ул. Степной до ПК 3+04 в ст. Новопланитровской»	0,30 км	2020-2024 гг.
57.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул. Озерной от ул. Октябрьской до ул. Краснодарской»	0,30 км	2020-2024 гг.
58.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул. Прифермовская от ул. Победы до ул. Горького»	2,28 км	2020-2024 гг.
59.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская, ул. Энгельса от ул. Красных партизан до ул. Озерной»	0,30 км	2020-2024 гг.
60.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская ул. Амбулаторная от ул. Победы до ул. Мира»	0,37 км	2020-2024 гг.
61.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская ул. Красных Партизан от ул. Станичная до ул. Октябрьская»	0,38 км	2020-2024 гг.
62.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская ул. Мира от ул. Юбилейная до ул. Чапаева»	0,42 км	2020-2024 гг.
63.	Ремонт автомобильной дороги «ст. Крыловская ул. Театральная от ул. Юбилейная до ул. Ленина»	0,38 км	2020-2024 гг.

64.	Ремонт автомобильной дороги «х. Западный, ул. Хлеборобов от д. № 61 до ПК 2+00 в х. Ромашки»	0,20 км	2020-2024 гг.
65.	Ремонт автомобильной дороги «х. Коржи ул. Озёрная от а/д подъезд к х. Коржи ПК 1+79»	0,18 км	2020-2024 гг.
66.	Ремонт автомобильной дороги «х. Коржи ул. Озерная от а/д подъезд к х. Коржи до ПК1+79»	0,18 км	2020-2024 гг.
67.	Ремонт автомобильной дороги «х. Коржи ул. Хлеборобов от дома № 6 (ПК 0+00) до дома № 74 ПК 7+95»	0,80 км	2020-2024 гг.
68.	Ремонт автомобильной дороги «х. Коржи ул. Тихая от дома № 1 (ПК 0+00) до а/д подъезд к х. Коржи (ПК 2+04)»	0,20 км	2020-2024 гг.
69.	Ремонт автомобильной дороги «х. Коржи ул. Ленина от ул. Степной до ПК1+64»	0,16 км	2020-2024 гг.
70.	Ремонт автомобильной дороги «х. Ромашки ул. Хлеборобов от а/д Подъезд к х. Ромашки до дома № 69»	0,37 км	2020-2024 гг.
71.	Ремонт автомобильной дороги «х. Белый ул. Северная от дома № 2 до дома № 21»	1,26 км	2020-2024 гг.
72.	Ремонт автомобильной дороги «х. Белый ул. Колхозная от дома № 4 до ПК 4+55»	0,45 км	2020-2024 гг.
73.	Ремонт автомобильной дороги «х. Белый ул. Северная от дома № 71 до дома № 90»	0,72 км	2020-2024 гг.
74.	Ремонт автомобильной дороги «х. Белый ул. Северная от ул. Северная, д. 30 до ул. Северная, д. 70»	1,90 км	2020-2024 гг.
75.	Ремонт автомобильной дороги «х. Куликовский по ул. Октябрьская от дома № 114 до дома № 44»	0,89 км	2020-2024 гг.
76.	Ремонт автомобильной дороги «х. Куликовский пер. Новосёлов от ул. Красная до ПК 1+29»	0,13 км	2020-2024 гг.
77.	Ремонт автомобильной дороги «х. Куликовский ул. Полтавская от пер. Новосёлов до ПК 2+74»	0,27 км	2020-2024 гг.
78.	Капитальный ремонт автомобильной дороги «х. Ромашки, ул. Хлеборобов от дома № 69 через балку до ул. Заречной до дома № 22Б»	0,48 км	2020-2024 гг.
79.	Капитальный ремонт автомобильной дороги «х. Ромашки, ул. Заречная от дома №4 до дома №22 Б»	0,61 км	2020-2024 гг.
80.	Капитальный ремонт автомобильной дороги «х. Ромашки, ул. Хлеборобов от остановочного павильона до дома № 69»	0,87 км	2020-2024 гг.
81.	Капитальный ремонт автомобильной дороги «п. Утро, ул. Мира»	0,60 км	2020-2024 гг.

82.	Капитальный ремонт автомобильной дороги «п. Бичевой, ул. Гагарина»	0,66 км	2020-2024 гг.
83.	Капитальный ремонт автомобильной дороги «п. Октябрьский, ул. Школьная»	1,60 км	2020-2024 гг.
84.	Строительство автомобильной развязки на пересечении планируемый обход ст. Ленинградская - а/д 03 ОП РЗ 03К-013 ст-ца Староминская - ст-ца - Ленинградская - ст-ца Павловская	1 ед.	2030 – 2034 гг.
85.	Строительство автомобильной развязки на пересечении планируемый обход п. Октябрьский - а/д 03 ОП РЗ 03К-012 ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская	1 ед.	2030 – 2034 гг.
86.	Строительство автомобильной развязки на пересечении планируемый западный обход ст. Крыловская – а/д 03 ОП РЗ 03К-027 ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская	1 ед.	2030 – 2034 гг.
87.	Строительство автомобильной развязки на пересечении планируемый северо-восточный обход ст. Крыловская - а/д 03 ОП РЗ 03К-027 ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская	1 ед.	2030 – 2034 гг.
88.	Строительство автомобильного обхода п. Октябрьский	3,392 км	2025 – 2029 гг.
89.	Строительство автомобильного обхода х. Белый	8,629 км	2025 – 2029 гг.
90.	Строительство западного автомобильного обхода ст. Крыловская со строительством моста через р.Челбас	10,802 км	2025 – 2029 гг.
91.	Строительство северо-восточного автомобильного обхода ст. Крыловская	2,202 км	2025 – 2029 гг.
92.	Строительство автомобильного обхода ст. Ленинградская со строительством путепровода через ж/д пути	4,926 км	2025 – 2029 гг.
93.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская по ул. Энгельса от ул. Южная до ул. Ленина»	1,280 км	2020-2024 гг.
94.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская по ул. Энгельса от ул. Коммунаров до дома № 153»	0,894 км	2020-2024 гг.
95.	Ремонт тротуара «х. Куликовский по ул. Октябрьская от дома № 102 до дома № 44»	0,748 км	2020-2024 гг.
96.	Ремонт тротуара «п. Октябрьский по ул. 30 лет Победы от перекрестка ул. 50 лет СССР до магазина «Березка»»	0,195 км	2020-2024 гг.
97.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Энгельса от ул. Южная до ул. Ленина, по ул. Энгельса от ул. Коммунаров до дома № 153»	2,200 км	2020-2024 гг.



98.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Юбилейной от ул. Октябрьской до ул. Театральной по нечетной стороне»	0,765 км	2020-2024 гг.
99.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Гагарина от дома № 63 б до дома № 123 по нечетной стороне»	0,900 км	2020-2024 гг.
100.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Красной от ул. Комсомольской до ул. Юбилейной»	0,900 км	2020-2024 гг.
101.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Заречной от ул. Больничной до ул. Юбилейной»	0,800 км	2020-2024 гг.
102.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Куйбышева от ул. Заречной до ул. Победы»	0,300 км	2020-2024 гг.
103.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Мира от дома № 1 до ул. Прифермовской»	2,680 км	2020-2024 гг.
104.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Техническая от ул. Школьной до реки Челбасс»	1,500 км	2020-2024 гг.
105.	Ремонт тротуара «ст. Крыловская, ул. Театральной от ул. Урожайной до ул. Озерной»	1,100 км	2020-2024 гг.
106.	Нанесение горизонтальной разметки	0,025 км	2020-2024 гг.
107.	Строительство автомобильного моста через р. Челбас (продолжение ул. Октябрьская в ст. Крыловская)	1 шт.	2030 – 2034 гг.
108.	Строительство тротуара п. Бичевый ул. Школьная	0,740 км	2020-2024 гг.
109.	Установка пешеходных ограждений возле образовательных учреждений	0,900 км	2020-2024 гг.
110.	Организация подхода к образовательному учреждению	1,100 км	2020-2024 гг.
111.	Установка комплекта освещения пешеходного перехода на солнечных электростанциях	25 шт.	2020-2024 гг.
112.	Установка предупреждающих знаков возле образовательных учреждений	9 шт.	2020-2024 гг.
113.	Установка искусственных неровностей	17 шт.	2020-2024 гг.
114.	Установка автобусного павильона	6 шт.	2020-2024 гг.
115.	Организация посадочной площадки	5 шт.	2020-2024 гг.
116.	Строительство заездного кармана	168 кв.м.	2020-2024 гг.
117.	Ограничение скорости движения 20км/ч	2,452 км	2020-2024 гг.
118.	Ограничение скорости движения 40км/ч	47,170 км	2020-2024 гг.
119.	Организация пандусов	108 шт.	2020-2024 гг.
120.	Организация наземных пешеходных переходов	110 шт.	2020-2024 гг.
121.	Установка камер фиксации нарушений ПДД	12 шт.	2020-2024 гг.

122.	Установка датчиков учета интенсивности	18 шт.	2020-2024 гг.
<b>Генеральный план Белохуторского сельского поселения</b>			
1.	Строительство обьездного участка автодороги регионального значения «ст. Ленинградская – х.Белый – ст. Октябрьская»	-	до 2030 г.
2.	Реконструкция автомобильных дорог местного значения	9,236 км	до 2030 г.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Белохуторского сельского поселения</b>			
1.	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	4 км	2022 – 2030 гг.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Восточного сельского поселения</b>			
1.	Организация парковочного пространства	47 ед.	2022 – 2031 гг.
2.	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в п. Бичевый	2,300 км	2022 – 2031 гг.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения</b>			
1.	Ремонт дорожного полотна по ул. Светлой х. Западного от № 1А до № 25, от № 1А до кладбища	0,670 км	2023 г.
2.	Ремонт дорожного полотна по ул. Светлой х. Западного от № 48 до кладбища	0,320 км	2024 г.
3.	Ремонт дорожного полотна по ул. Весенней и ул. Заречной до кладбища хутора Ромашки	1,850 км	2025 г.
4.	Ремонт дорожного полотна по ул. Торговой хутора Ромашки	0,340 км	2026 г.
5.	Ремонт дорожного полотна по ул. Хлеборобов хутора Ромашки, дороги через балку между ул. Хлеборобов и ул. Заречной	0,700 км	2027 г.
6.	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов	-	2018-2027 гг.
7.	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта	-	2018-2027 гг.
<b>Генеральный план Коржовского сельского поселения</b>			
1.	Строительство обьездного участка автомобильной дороги «ст. Ленинградская – ст. Крыловская – ст. Челбасская», расположенного в южной части хутора Коржи	-	до 2030 г.

<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения</b>			
1.	Текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	13 км	2018 – 2027 гг.
<b>Генеральный план Крыловского сельского поселения</b>			
1.	Строительство автосервиса	-	до 2029 г.
2.	Строительство автокемпинга	автостоянка – гаражи, автосервис	до 2029 г.
3.	Строительство терминала грузового транспорта	-	до 2029 г.
4.	Строительство обхода ст. Крыловская	-	до 2029 г.
5.	Строительство транспортных развязок в одном уровне	3 шт.	до 2029 г.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Крыловского сельского поселения</b>			
1.	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	15,1 км	2021 -2030 гг.
2.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	1,6 км	2021 -2030 гг.
3.	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённого пункта	-	2017 – 2030 гг.
4.	Оборудование остановочных площадок	-	2017 – 2030 гг.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Куликовского сельского поселения</b>			
1.	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта	-	2021 – 2030 гг.
2.	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	-	2021 – 2030 гг.
3.	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них	16,5 км	2021 – 2030 гг.
4.	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров	6,0 км	2021 – 2030 гг.
<b>Генеральный план Новоплатнировского сельского поселения</b>			
1.	Строительство терминала грузового транспорта	-	до 2028 г.
2.	Строительство автокемпинга	автостоянка – гаражи, автосервис	до 2028 г.
3.	Строительство автосервиса	-	до 2028 г.
4.	Строительство объездного участка автодороги Ленинградская-Новоплатнировская-Крыловская	-	до 2028 г.
5.	Строительство автомобильной дороги производственного значения в восточной части станицы	-	до 2028 г.

<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоплатнировского сельского поселения</b>			
1.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	5,0 км	2021 – 2030 гг.
2.	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	7,0 км	2021 – 2030 гг.
3.	Размещение дорожных знаков	-	2021 – 2030 гг.
4.	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов	-	2021 – 2030 гг.
<b>Генеральный план Новоумановского сельского поселения</b>			
1.	Строительство автомобильной дороги производственного значения в п. Октябрьский	-	до 2030 г.
2.	Строительство транспортной развязки в одном уровне в месте пересечения автодороги «ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская» с проектируемой производственной дорогой	1 шт.	до 2030 г.
3.	Строительство транспортной развязки в одном уровне в месте пересечения автодороги «ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская» с въездом в населенный пункт по улице Космонавтов	1 шт.	до 2030 г.
4.	Строительство транспортной развязки в одном уровне в месте пересечения автодороги «ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская» с дорогой на поселок Изобильный	1 шт.	до 2030 г.
5.	Строительство транспортной развязки в одном уровне в месте пересечения автодороги «ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская» в месте пересечения с двумя дорогами регионального значения «п. Октябрьский – х. Березанский» и дорогой местного значения	1 шт.	до 2030 г.
6.	Строительство транспортной развязки в одном уровне в месте пересечения автодороги «ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская» в месте пересечения с проектируемой дорогой ведущей на территорию гостиничного комплекса с автосервисом и производственную зону	1 шт.	до 2030 г.
7.	Строительство автопавильона с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта	1 шт.	до 2030 г.
8.	Строительство АЗС	1 шт.	до 2030 г.
9.	Строительство СТО	1 шт.	до 2030 г.

<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоумановского сельского поселения</b>			
1.	Строительство парковочного пространства	на 102 места	2022 – 2030 гг.
2.	Строительство тротуара п. Октябрьский, пер. Пионерский от ул. 30 лет Победы до ул. Мира	0,165 км	2023 г.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Образцового сельского поселения</b>			
1.	Строительство парковочного пространства	на 53 ед.	2024 – 2030 гг.
2.	Ремонт дороги п. Образцовый, ул. Челбасская	0,900 км	2023 г.
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения</b>			
1.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	6,0 км	до 2030 г.
2.	Строительство автомойки	1 ед.	до 2030 г.

На территории Ленинградского района значительная часть автомобильных дорог общего пользования 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, строительству объездных дорог населенных пунктов, развитию придорожной инфраструктуры.

#### **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 Ленинградский район

включает в себя: дороги, улицы с асфальтобетонным и гравийным покрытием и грунтовым покрытием, а также тротуары, используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения. Транспорт общего пользования задействован на муниципальных пригородных маршрутах регулярного сообщения. В пределах поселений для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, задействуются пешие маршруты и велосипедный транспорт.

Организация движения транспортных средств на территории муниципального образования осуществляется на основе общепринятых правил дорожного движения с применением широкого спектра технических средств, которые регулируют порядок движения транспортных средств и пешеходов, а также обеспечивают распределение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения, позволяют осуществлять разновременный пропуск транспортных потоков.

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 преимущественно выполнены в одном уровне, на наиболее ответственных пересечениях установлены знаки приоритета.

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

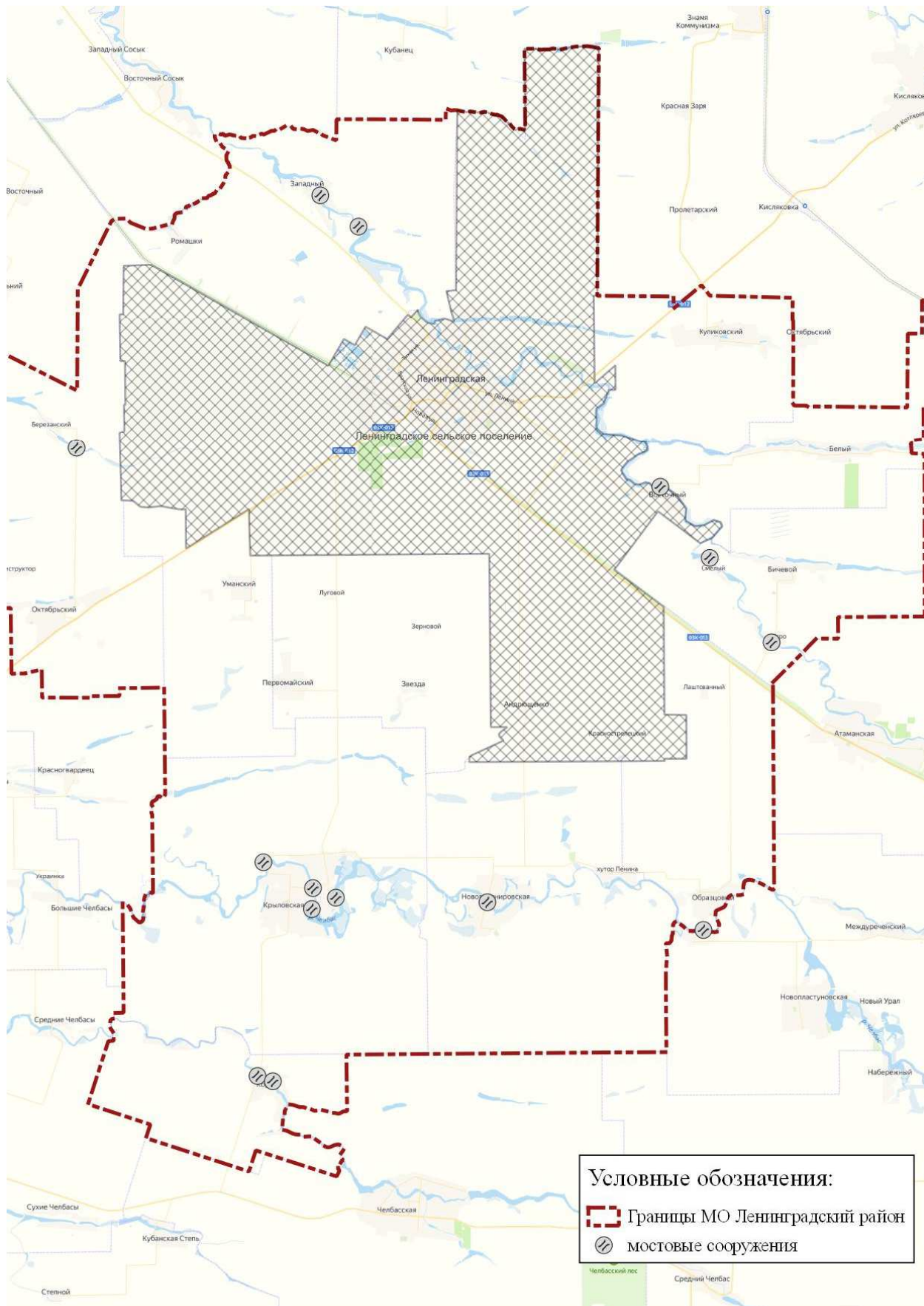


Рисунок 6 Схема расположения мостов



На улично-дорожной сети Ленинградского района рассредоточено 6 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.

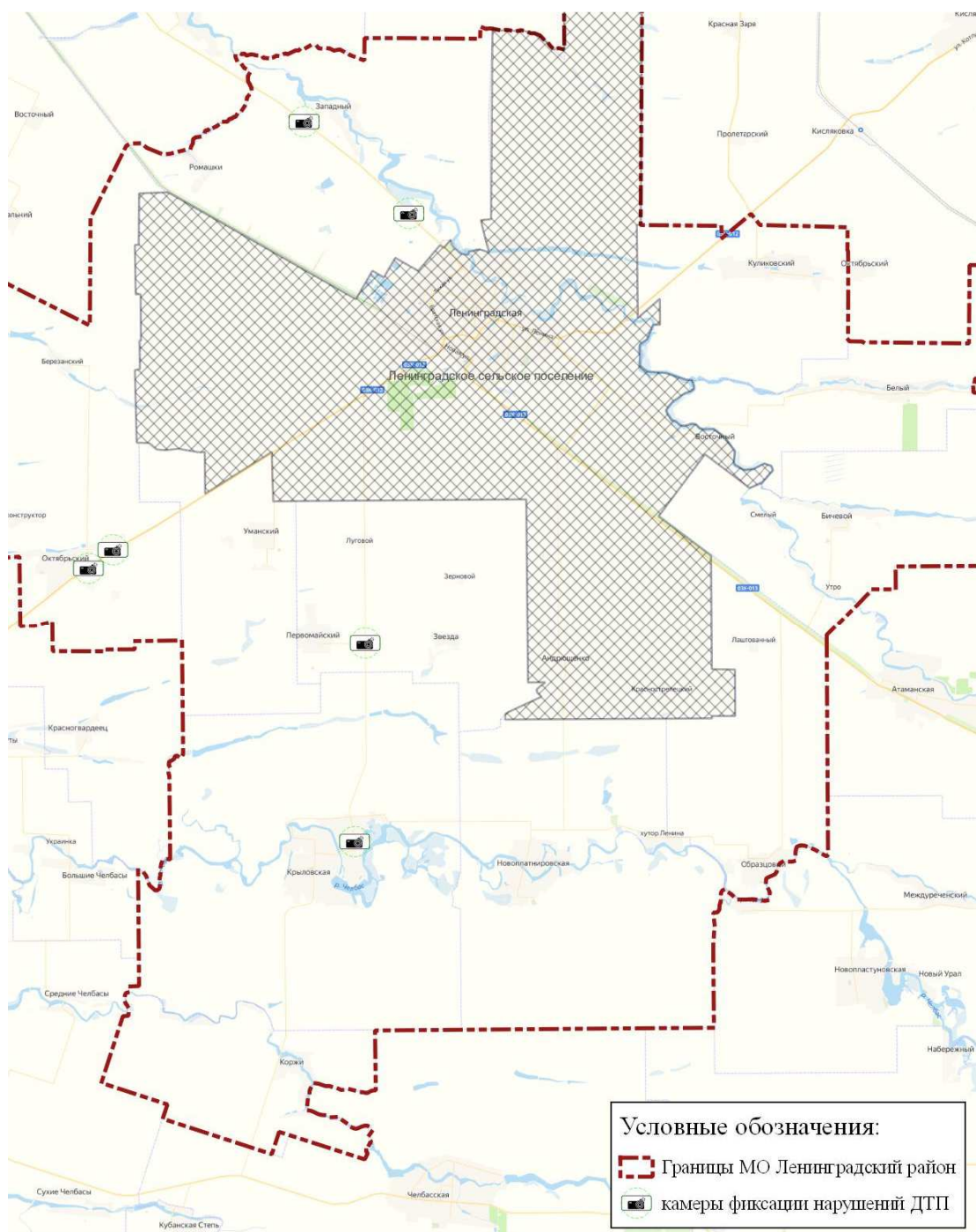


Рисунок 7 Схема расположения камер фиксации нарушений пдд на территории Ленинградского района



Таблица 24 Перечень мест дислокации

№ п/п	Имя камеры	Дислокация
1.	POST-0120429.1	Ленинградский район, а/д " ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская", км 31+096, слева
2.	POST-0120434.1	Ленинградский район, а/д " ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская", км 25+005, слева
3.	POST-0520584.1	Ленинградский район, ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская, 17+300 км
4.	POST-0520436.1	Ленинградский район, а/д " ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская", км 26+086, слева
5.	POST-0120432.1	Ленинградский район, а/д " ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская", км 17+984, справа
6.	POST-0120433.1	Ленинградский район, а/д " ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская", км 19+333, справа

#### **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.

Станица Ленинградская является административным центром Ленинградского района и центром притяжения для всех его жителей. По этой причине полномочия по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации регулярных перевозок, по установлению, изменению или отмене муниципальных маршрутов в границах муниципального образования Ленинградский район, в том числе и рассматриваемой в рамках данной работы территории, осуществляет администрация муниципального образования Ленинградский район. Ведется реестр муниципальных маршрутов, связанных с осуществлением на территории Ленинградского района перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования.

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

Услуги по перевозке пассажиров по муниципальным пригородным маршрутам регулярного сообщения на основе муниципального контракта осуществляются ООО «Пассажиртранс».

На территории отсутствуют населенные пункты, не имеющие регулярного автобусного или железнодорожного сообщения с административным центром муниципального района.

Реестр муниципальных пригородных маршрутов регулярного сообщения в границах рассматриваемой территории представлен в таблице ниже в соответствии с данными Заказчика.

Заказчиком был предоставлен Реестр муниципальных пригородных маршрутов регулярного сообщения пассажирского транспорта муниципального образования Ленинградский район (утвержден Постановлением администрации муниципального образования Ленинградский район от 03.07.2017 г. № 788), согласно которому маршрутная сеть состоит из 7 пригородных маршрутов.

Таблица 25 Реестр муниципальных пригородных маршрутов регулярного сообщения пассажирского транспорта муниципального образования Ленинградский район

№ п/п	Регистрационный номер маршрута регулярных перевозок	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального и конечного остановочного пункта	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами	Протяженность маршрута регулярных перевозок	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Виды ТС и классы ТС, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Экологические характеристики транспортных средств	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, индивидуального предпринимателя, осуществляющего перевозки по маршруту	Расписание для каждого остановочного пункта
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	12	13
1	№ 110	№ 110	ст. Ленинградская-ст.Новоплатнировская	х.Краснострелецкий-х.Андрющенко-х.Ленина	ст.Ленинградская (Ленинградская АС)-ул.Жлобы, пер.Базарный, ул.Крестьянская, ул.Победы, ул.302 Дивизии, ул.Красная, ул.Новая, ул.Пролетарская, Трасса, х.Андрющенко; Трасса, х.Ленина; ст.Новоплатнировская: ул.Ленина	52,2 км	Федеральный закон №220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации"	Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-2, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5, литер А, пом. 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35
2	№ 102	№ 102	ст. Ленинградская-х.Коржи	пос.Первомайский-пос.Звезда-пос.Зерновой-ст.Крыловская	ст.Ленинградская (Ленинградская АС)-ул.Жлобы, пер.Базарный, ул.Крестьянская, ул.Победы, ул. 302 Дивизии, ул.Элеваторная, Трасса, пос.Первомайский: ул.Мира, ул.Первомайская,Трасса, пос.Звезда: ул.Механическая, Трасса, пос.Зерновой: ул.Клубная, Трасса, пос.Звезда: ул.Механическая, Трасса, ст.Крыловская: ул.Гагарина, ул.Юбилейная, ул.Октябрьская, Трасса, х.Коржи: ул.Победы	59,7 км		Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-1, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5, литер А, пом. 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35

№ п/п	Регистрационный номер маршрута регулярных перевозок	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального и конечного остановочного пункта	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами	Протяженность маршрута регулярных перевозок	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Виды ТС и классы ТС, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Экологические характеристики транспортных средств	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, индивидуального предпринимателя, осуществляющего перевозки по маршруту	Расписание для каждого остановочного пункта
3	№ 103	№ 103	ст.Ленинградская-х.Ромашки	х.Западный	ст.Ленинградская (Ленинградская АС): ул.Жлобы, пер.Базарный, ул.Крестьянская, ул.Староминская, Трасса, х.Западный: ул.Светлая, Трасса, х.Ромашки: ул.Хлеборобов	22,5 км		Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-1, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35
4	№ 104	№ 104	ст.Ленинградская-х.Белый	х.Восточный	ст.Ленинградская (Ленинградская АС): ул.Жлобы, ул.Ленина, ул.Лагерная, ул.Школьная, Трасса, х.Восточный: ул.Промышленная, ул.Гагарина, ул.Октябрьская, Трасса х.Белый: ул.Горького	29 км		Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-1, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5, литер А, пом. 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35
5	№ 106	№ 106	ст.Ленинградская-пос.Уманский	пос.Уманский-пос.Октябрьский	ст.Ленинградская (Ленинградская АС): ул.Жлобы, ул.Крестьянская, ул.Победы, ул.Элеваторная, Трасса, пос.Уманский: ул.Северная, Трасса, пос.Октябрьский: 30 лет Победы, пер.Пионерский, Трасса, х.Березанский: ул.Северная	44 км		Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-1, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5, литер А, пом. 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35

№ п/п	Регистрационный номер маршрута регулярных перевозок	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального и конечного остановочного пункта	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами	Протяженность маршрута регулярных перевозок	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Виды ТС и классы ТС, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Экологические характеристики транспортных средств	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, индивидуального предпринимателя, осуществляющего перевозки по маршруту	Расписание для каждого остановочного пункта
6	№ 107	№ 107	ст.Ленинградская-пос.Образцовый	пос.Бичевой	ст.Ленинградская (Ленинградская АС): ул.Жлобы, ул.Коммунальная, ул.Красная, ул.Новая, ул.Пролетарская, Трасса, пос.Бичевой: ул.Красная, ул.Гагарина,Трасса, пос.Образцовый: ул.Северная	86 км		Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-1, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5, литер А, пом. 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35
8	№ 109	№ 109	ст.Ленинградская-х.Куликовский	-	ст.Ленинградская (Ленинградская АС): ул.Жлобы, ул.Ленина, Трасса, х.Куликовский: пер.Колхозный, ул.Красная, ул.Советов, ул.Октябрьская	20 км		Муниципальный пригородный	Класс ТС - М2, М3, малый, средний класс ТС - автомобильный	Евро-1, Евро-3	с 20 февраля 2021 г. муниципальный контракт №53 от 20 февраля 2021 г.	353740, Краснодарский край, ст. Ленинградская, ул. Южная, 5, литер А, пом. 5	Утверждено постановлением администрации МО Ленинградский район 28 января 2021 г. № 35

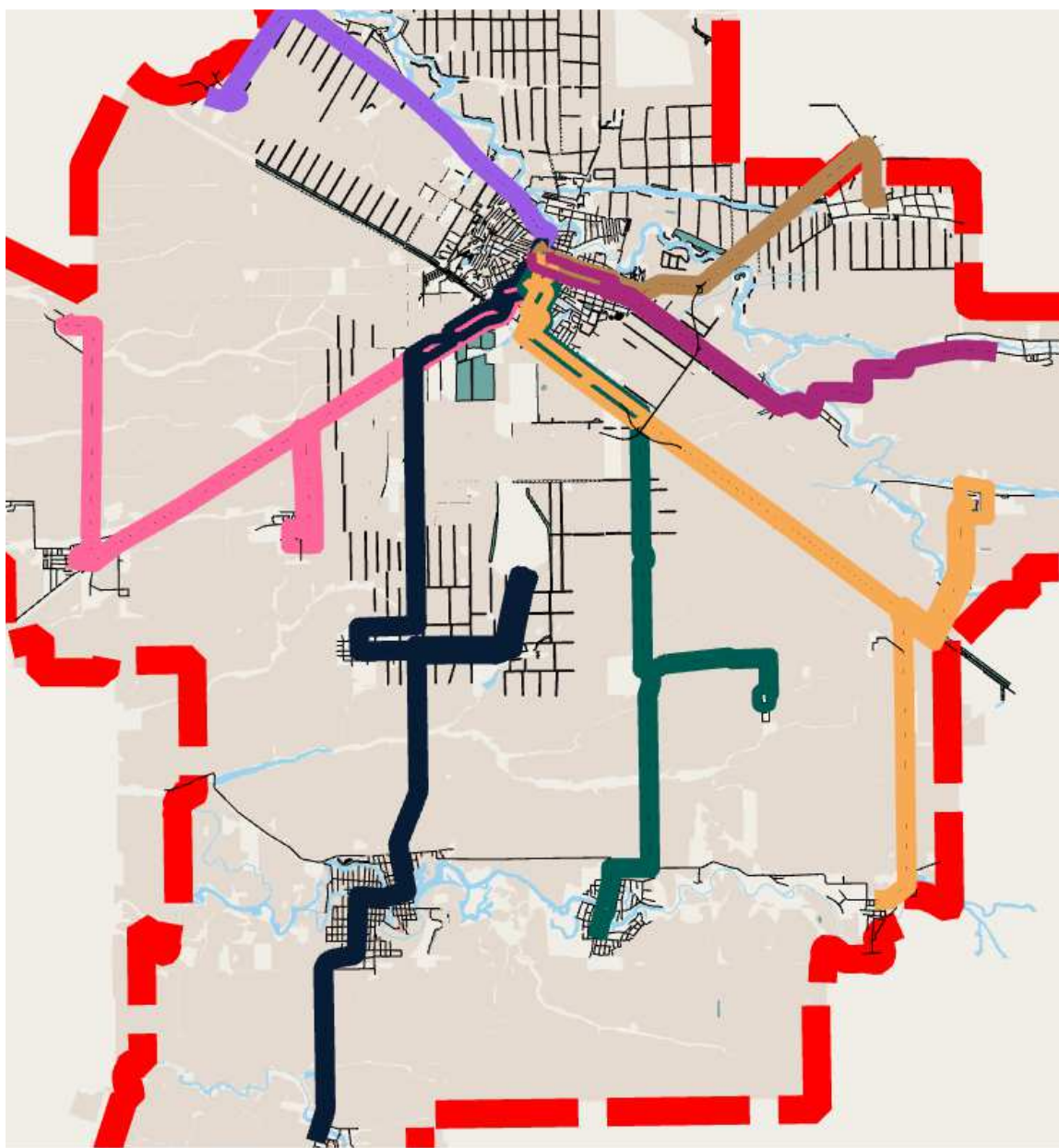


Рисунок 8 Схема маршрутной сети Ленинградского района

Маршрутная сеть общественного транспорта охватывает все сельские поселения района. Движение осуществляется в прямом и обратном направлении. Сезонных или специальных маршрутов не выделяется. Автобусы выходят на линию с учётом установленного графика. Все транспортные средства класса М2 и М3, преобладают транспортные средства с экологическим классом Евро-3. Автобусы перевозчиков используют навигационную систему ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS, мониторинговая информация которых поступает в региональную информационно-навигационную систему. На межпоселенческих маршрутах установлена система безналичной оплаты за проезд.

Посадка и высадка пассажиров осуществляется в установленных реестром остановочных пунктах, схема расположения которых представлен на рисунках ниже.

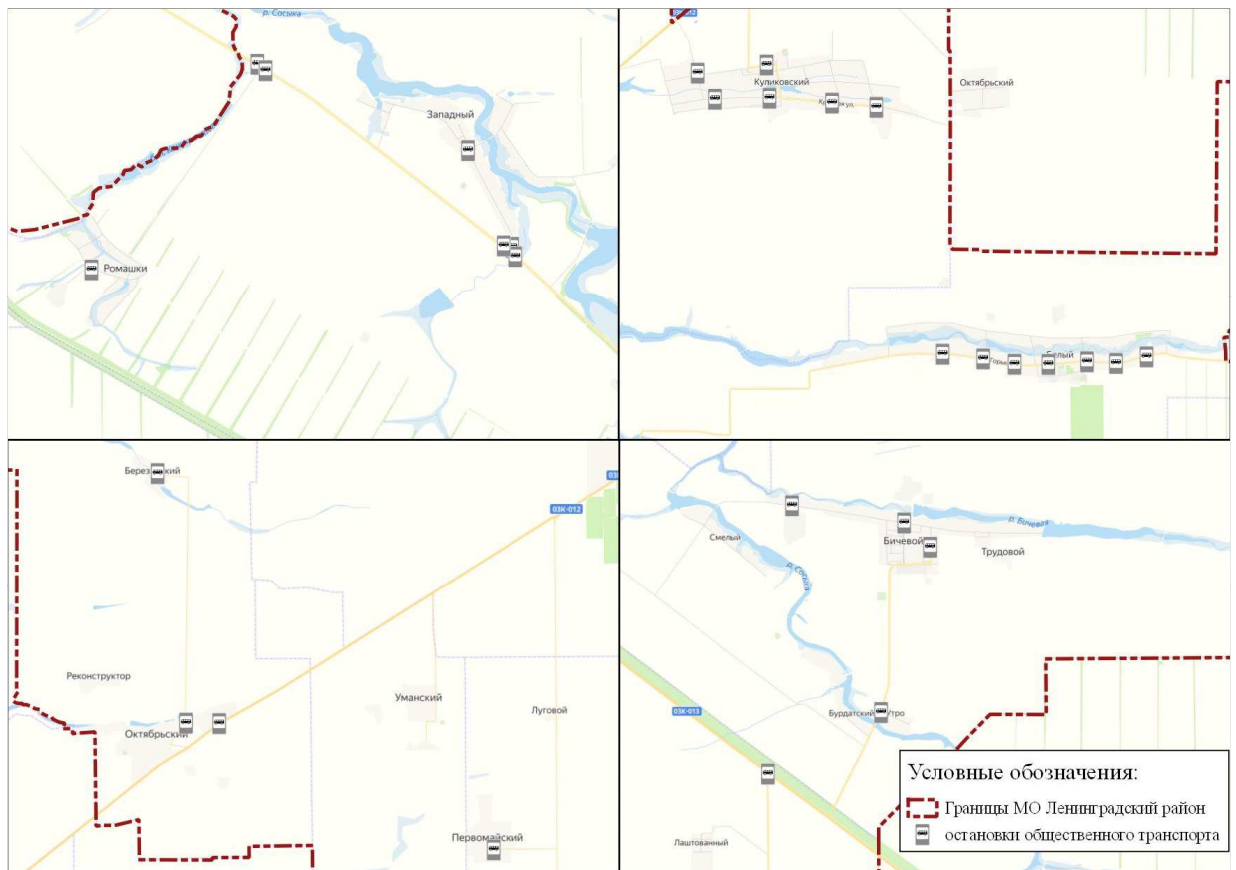


Рисунок 9 Остановочные пункты (1)

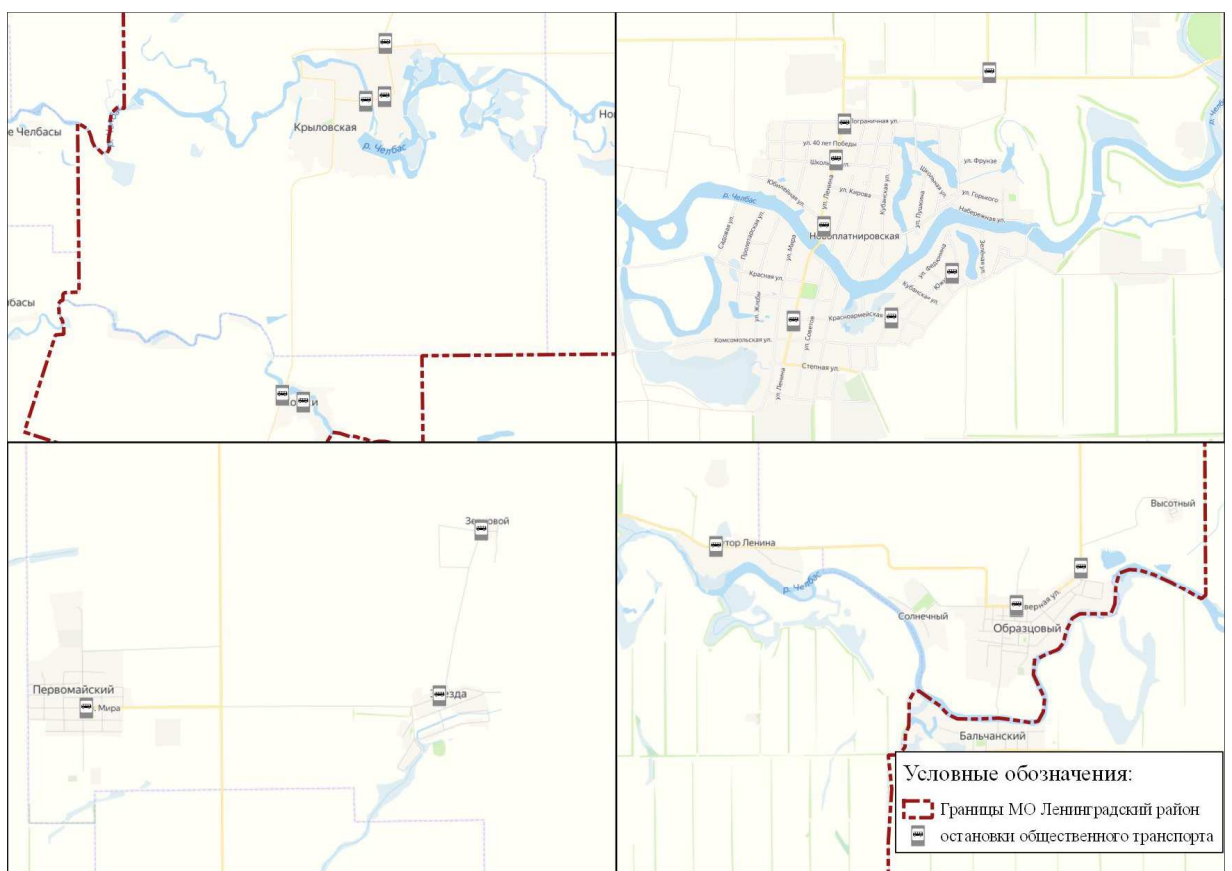


Рисунок 10 Остановочные пункты (2)

Согласно результатам мониторинга социально-экономического развития муниципального образования Ленинградский район за январь-декабрь 2021 года наблюдается резкое снижение пассажирооборота на автотранспорте общего пользования.

<b>Показатель</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Темп прироста, %</b>
<b>Перевезено пассажиров организациями автомобильного транспорта общего пользования, тыс. человек</b>	563,6	368,6	65,4
<b>Пассажирооборот автомобильного транспорта организаций общего пользования, млн. пасс.-км</b>	15,9	3,0	18,8

#### **1.4.2 Оценка организации движения грузовых транспортных средств**

Организация дорожного движения на рассматриваемой территории Ленинградского района определена таким образом, чтоб по возможности исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов по центральным улицам населенных пунктов.

Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения. Очистка автомобильных дорог в летнее и зимнее время проводится по муниципальным контрактам с предприятиями коммунального комплекса разных форм собственности. Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная.

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.

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



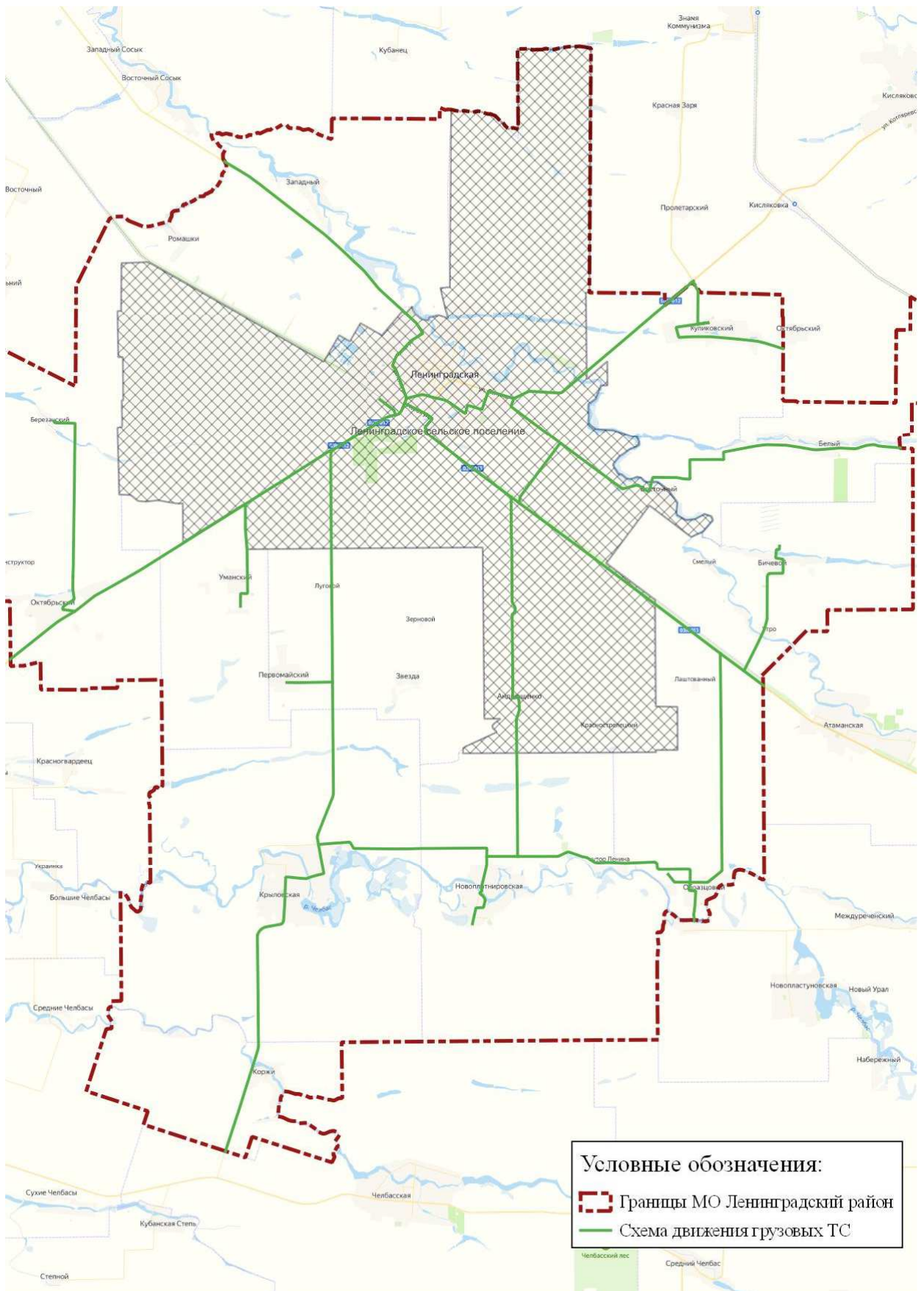


Рисунок 11 Схема маршрутов грузовых транспортных средств

### 1.4.3 Оценка движения пешеходов и велосипедистов

В населенных пунктах сельских поселений Ленинградского 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.

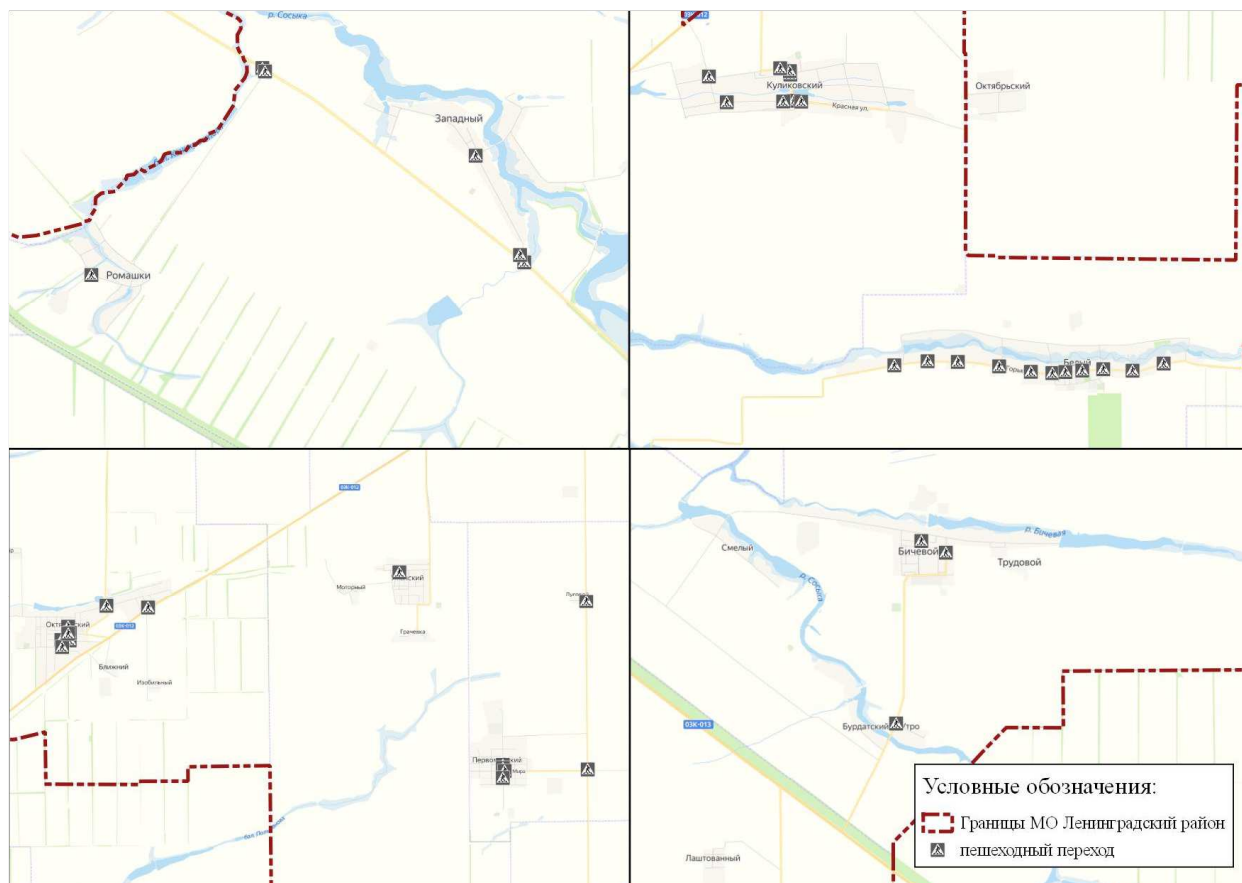


Рисунок 12 Расположение пешеходных переходов (1)

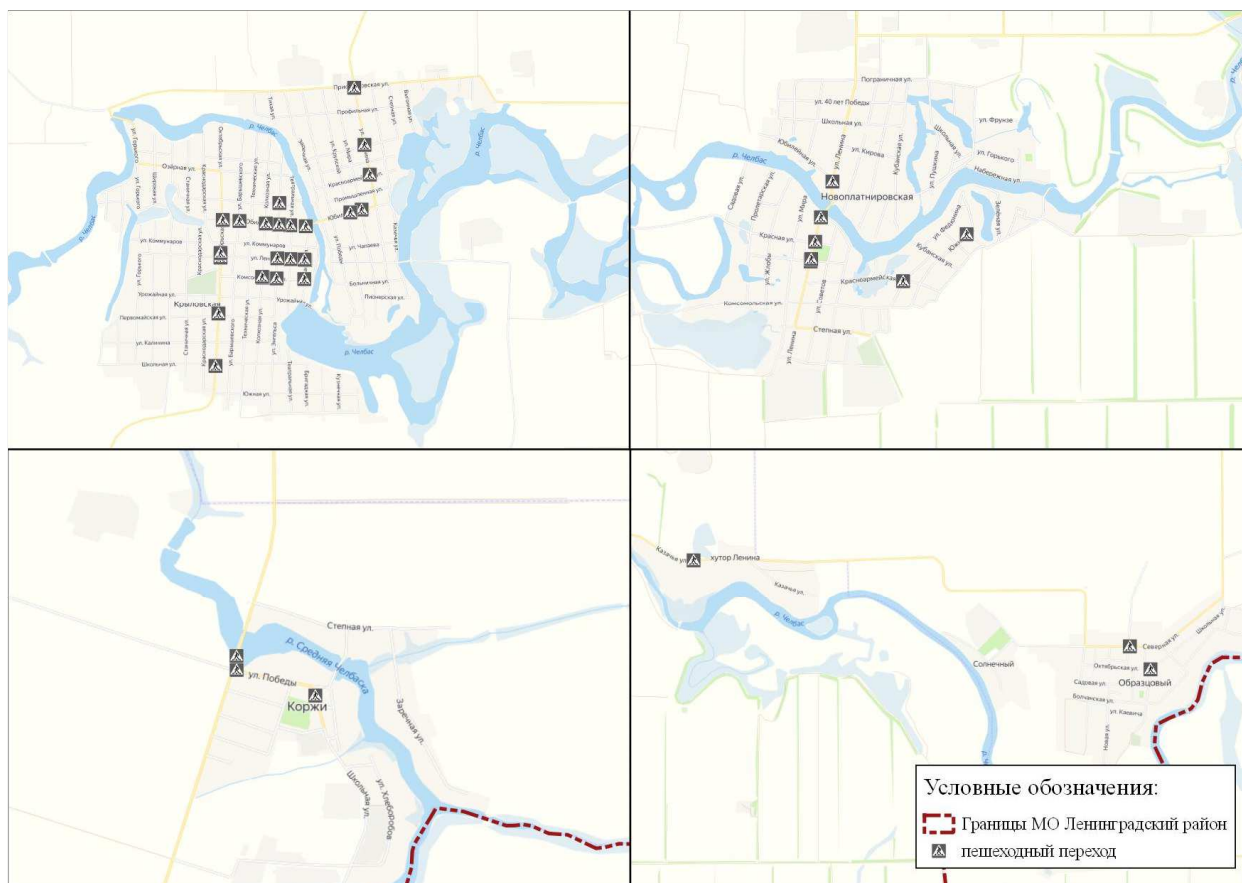


Рисунок 13 Расположение пешеходных переходов (2)

Велосипедная инфраструктура на территории Ленинградского 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 МО Ленинградский район была разделена на условные районы, предоставленные на рисунке ниже.

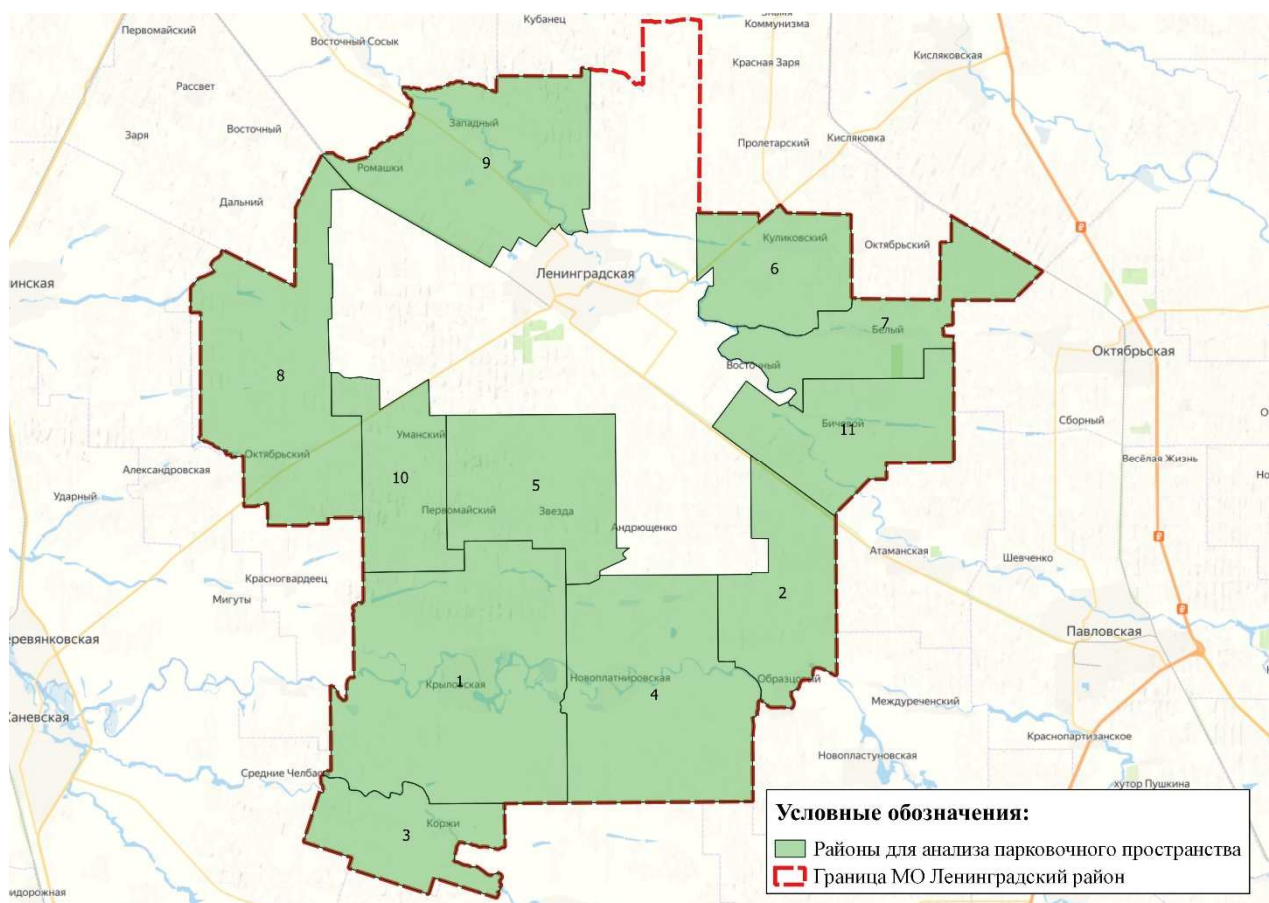


Рисунок 14 Расположение районов для анализа парковочного пространства

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 Кущёвского сельского поселения, составляющего 383 автомобиля 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 процентов расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

По данным экспертного исследования МО Ленинградский район в 2022г. примерное количество ТС составляет 9959 единиц. Таким образом, на рассматриваемой территории должно насчитываться:

- парковочного пространства для временной парковки на 3834 машино-мест;
- парковочного пространства для постоянной парковки на 8963 машино-мест.

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

Таблица 26 Сводные данные по парковочному пространству

№ района	Внеуличное гаражного типа	Внеуличное на придомовых территориях	Внеуличное плоскостное	Уличное с парковочного кармана вдоль дороги	Итого имеется парковочных мест	Требуемое количество парковок	Население
1	420	7828	9	108	8365	3418	6964
2	78	2138	0	0	2216	921	1877
3	22	1152	0	11	1185	540	1100
4	138	5493	0	126	5758	1667	3397
5	104	2207	0	7	2318	1004	2045
6	0	2368	0	0	2368	863	1759
7	0	1883	0	0	1883	581	1184
8	206	3514	0	18	3738	1544	3146
9	0	1619	0	0	1619	601	1224
10	21	1327	0	12	1361	746	1519
11	183	1779	0	0	1962	912	1857
<b>Итого</b>	<b>1172</b>	<b>31308</b>	<b>9</b>	<b>283</b>	<b>32771</b>	<b>12798</b>	<b>26072</b>

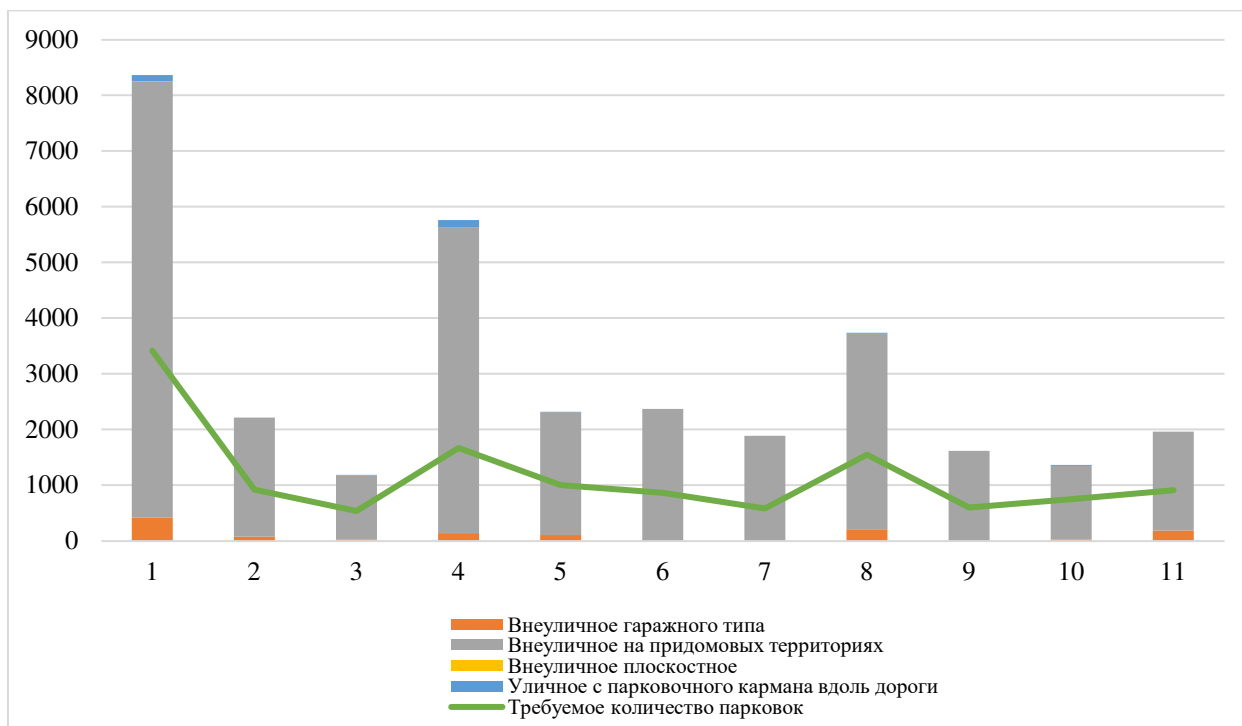


Рисунок 15 Сводная диаграмма по парковочному пространству

Проведённый геоинформационный анализ позволяет сделать вывод о полной обеспеченности транспорта местами для парковки во всех проанализированных районах.

#### 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 дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии. Знаки пришедшие в негодность регулярно подвергаются замене.

Дорожная разметка требует обновления, несмотря на то что работы по ее нанесению выполняются с периодичностью 2 раза в год, преимущественно в местах расположения социально- значимых объектов.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Большая часть применяемых ТСОДД на УДС Ленинградского района находится в нормативном состоянии.

#### **Обследование вблизи образовательных учреждений**

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



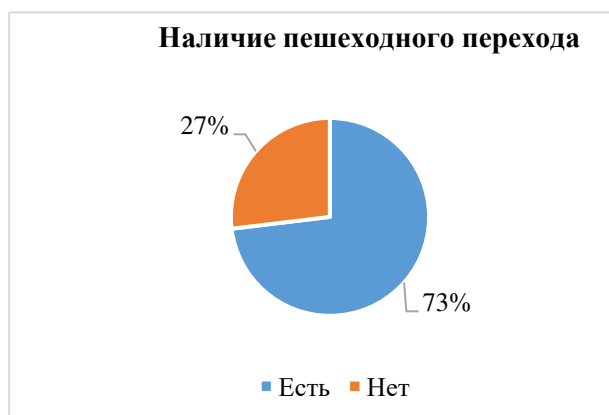
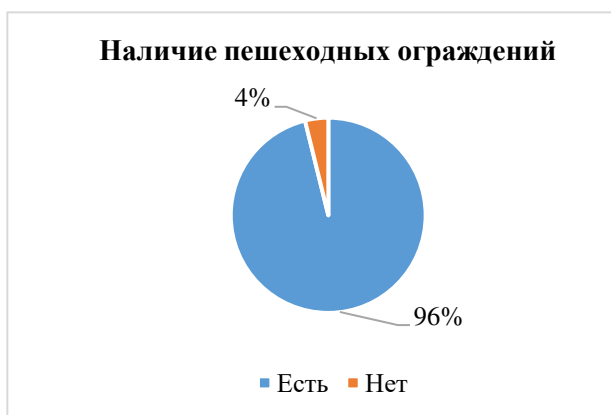
протяженность участка дороги. В населенных пунктах основной знак «Дети» устанавливают на расстоянии 90-100 м, повторный - на расстоянии не более 50 м от начала опасного участка.

- 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.

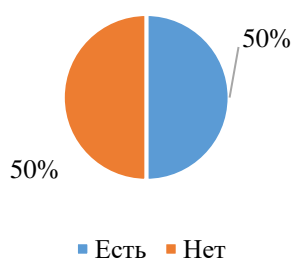
Было проведено натурное обследование на наличие и исправность элементов технических средств организации дорожного движения вблизи образовательных учреждений, расположенных на территории Ленинградского района, согласно:

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

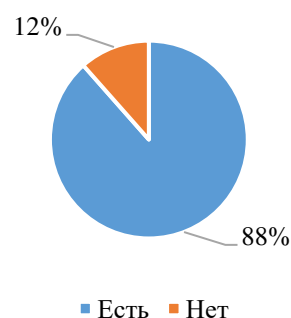
Результаты анализа представлены в графическом виде ниже.



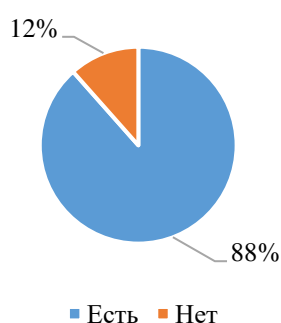
### Наличие искусственной дорожной неровности перед пешеходным переходом



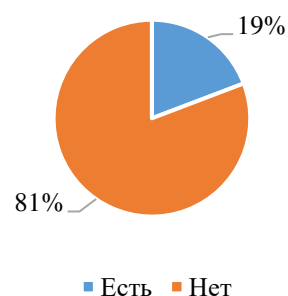
### Наличие наружного освещения прилегающей проезжей части



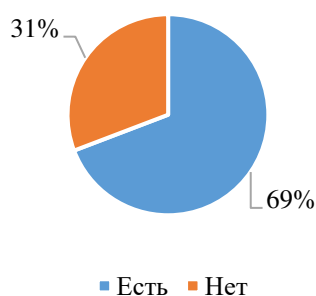
### Наличие дорожного знака



### Наличие светофора Т7



### Наличие организованных пешеходных подходов



Вблизи образовательных учреждений наблюдается низкий уровень комфорта и безопасности пешеходного движения. В 73% случаев отсутствуют организованные пешеходные переходы через проезжую часть, пешеходные ограждения практически повсеместно отсутствуют. Лишь каждое пятое образовательное учреждение оборудовано транспортными светофорами Т7, каждое второе – средствами принудительного снижения скорости (искусственными дорожными неровностями). В 12% случаев отсутствует наружное освещение прилегающей проезжей части. В целом 88% учреждений не оснащены всеми необходимыми техническими средствами организации дорожного движения.

### Обследование остановочных пунктов

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.



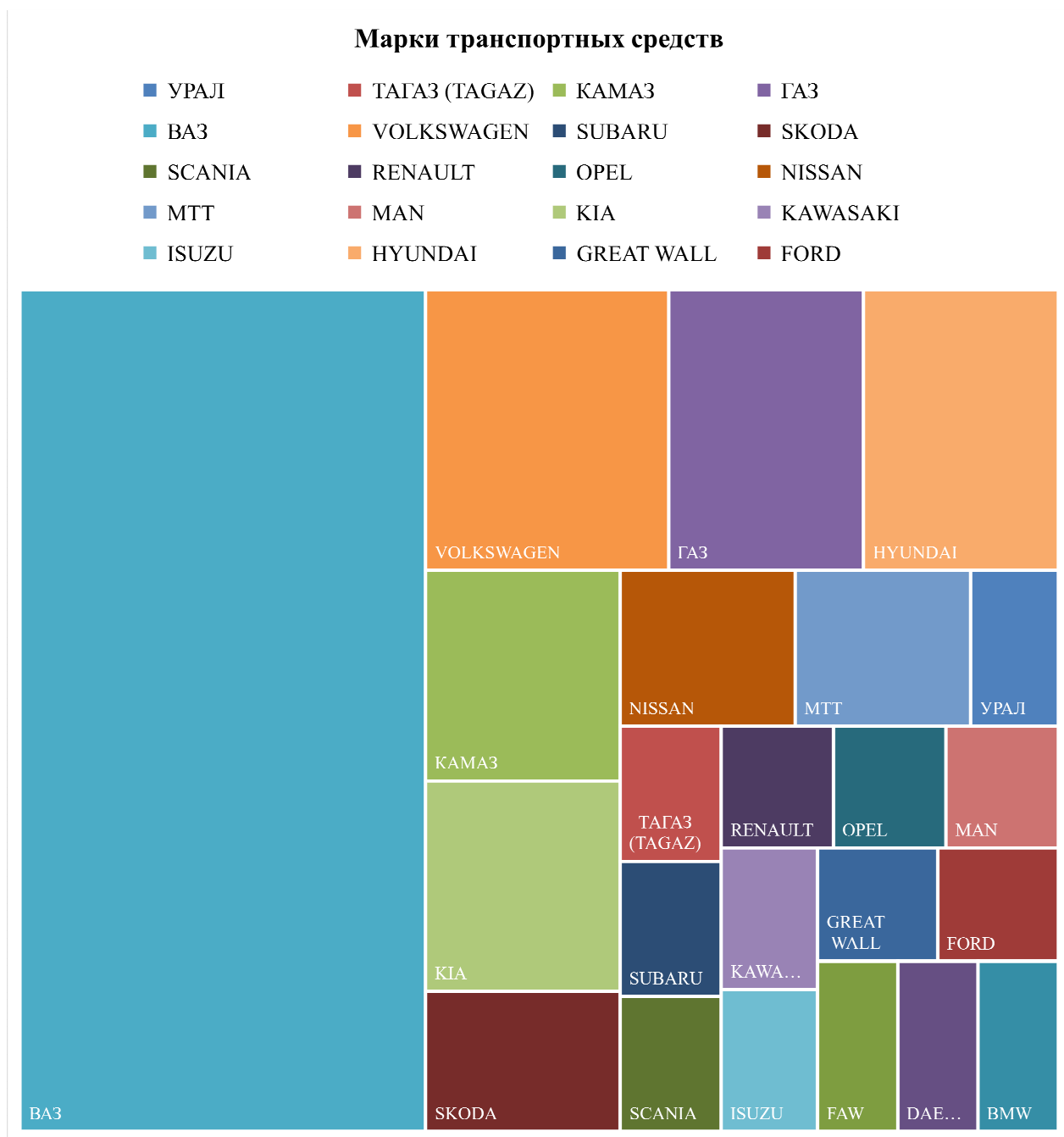
Требованиям по организации остановочных пунктов, предъявляемым п.5.3 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», в полной мере соответствует 38 % остановок. Все остальные имеют те или иные нарушения в организации, которые повышают риск возникновения дорожно-

транспортных происшествий, снижают уровень комфорта использования общественного транспорта.

### 1.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации

Уровень автомобилизации (количество легковых автомобилей, приходящихся на 1000 чел. населения) согласно проведенного опроса составил 383 легковых автомобилей на 1000 чел. населения.

Ниже предоставлена диаграмма с разбивкой по маркам автомобилей, на которых передвигаются жители МО Ленинградский район.



Наиболее популярными марками авто являются ВАЗ, Volkswagen, ГАЗ и Hyundai. При этом общая доля отечественных брендов на 6% превышает долю иностранного автопрома. Средний возраст автопарка составляет 16 лет. Возраст большей части автопрома превышает 15 лет.

<p style="text-align: center;"><b>Использование автопрома отечественных марок</b></p>  <p style="text-align: center;">■ Отечественный автопром ■ Иномарки</p>	<p style="text-align: center;"><b>Возраст транспортных средств</b></p>  <p style="text-align: center;">■ До 2000 г. Выпуска ■ от 2000г. Выпуска до 2010г. Выпуска ■ от 2010г. Выпуска</p>
<p>Рисунок 16 Наличие отечественного автопрома</p>	<p>Рисунок 17 Распределение автомобилей по годам выпуска</p>

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 Ленинградского района на начало каждого этапа реализации КСОДД.

Таблица 27 Перспективный уровень автомобилизации Ленинградского района

Наименование показателя	2022	2027	2032
Уровень автомобилизации (авт./тыс.чел)	383	436	489
Темп прироста, %	x	113,9	112,2

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 Ленинградского 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:

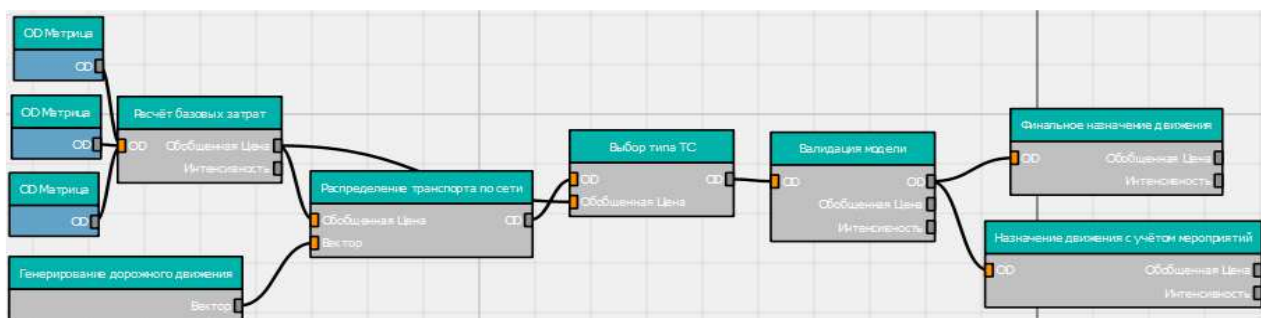
- Модель создания (генерации) транспортного движения. На этапе создания транспортного движения рассчитываются объемы движения из источника и объемы движения в цель для всех транспортных районов, детализированные по слоям спроса. Результатами расчета являются итоговые строки и столбцы матриц корреспонденций.

- 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:

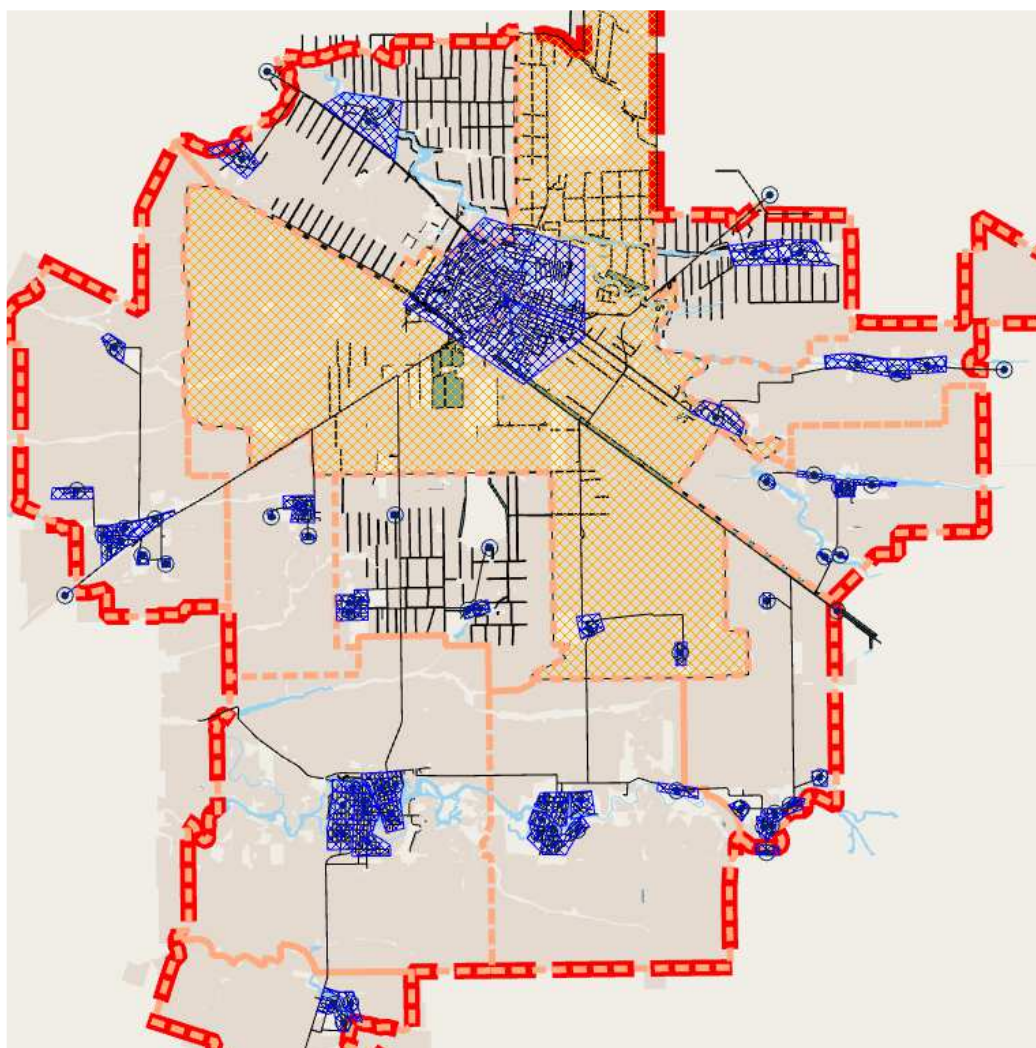
- геометрические характеристики автомобильных дорог;
- существующая организация дорожного движения;
- интенсивность движения индивидуального и грузового транспорта;
- циклы светофорного регулирования.

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.

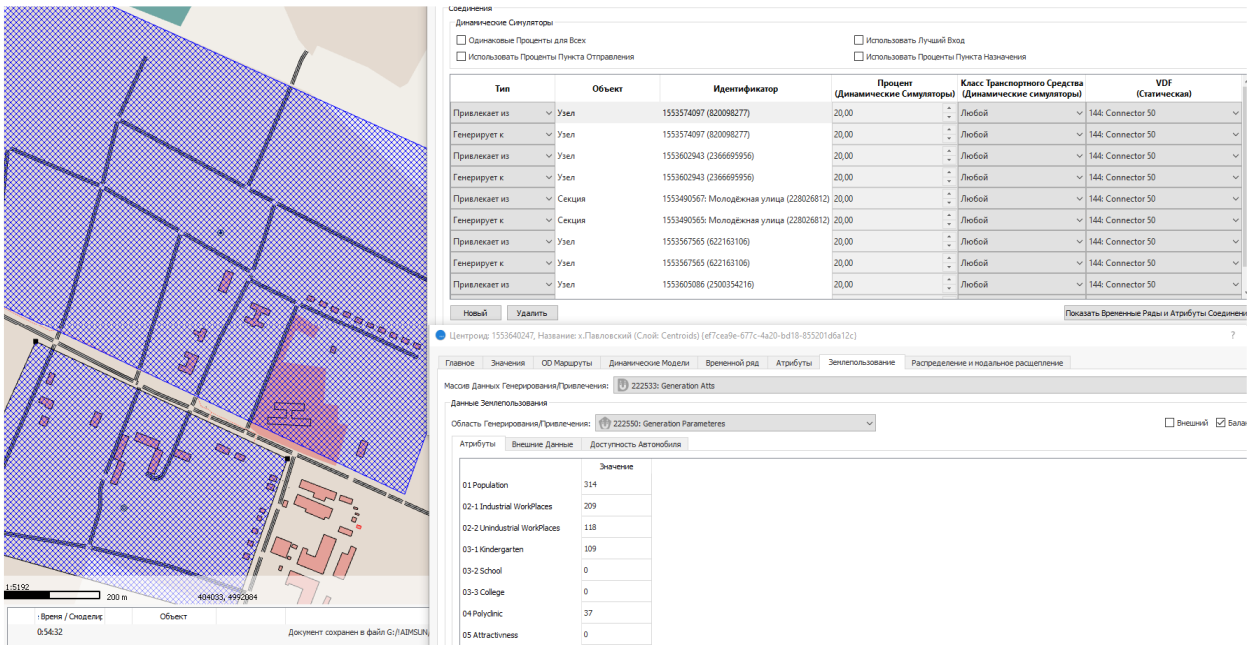
Интенсивность движения получена в результате проведения соответствующих замеров, проведённых в местах, согласованных с Заказчиком. Полученная информация за расчётный час введена в программный комплекс для возможности валидации полученного транспортного движения.

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

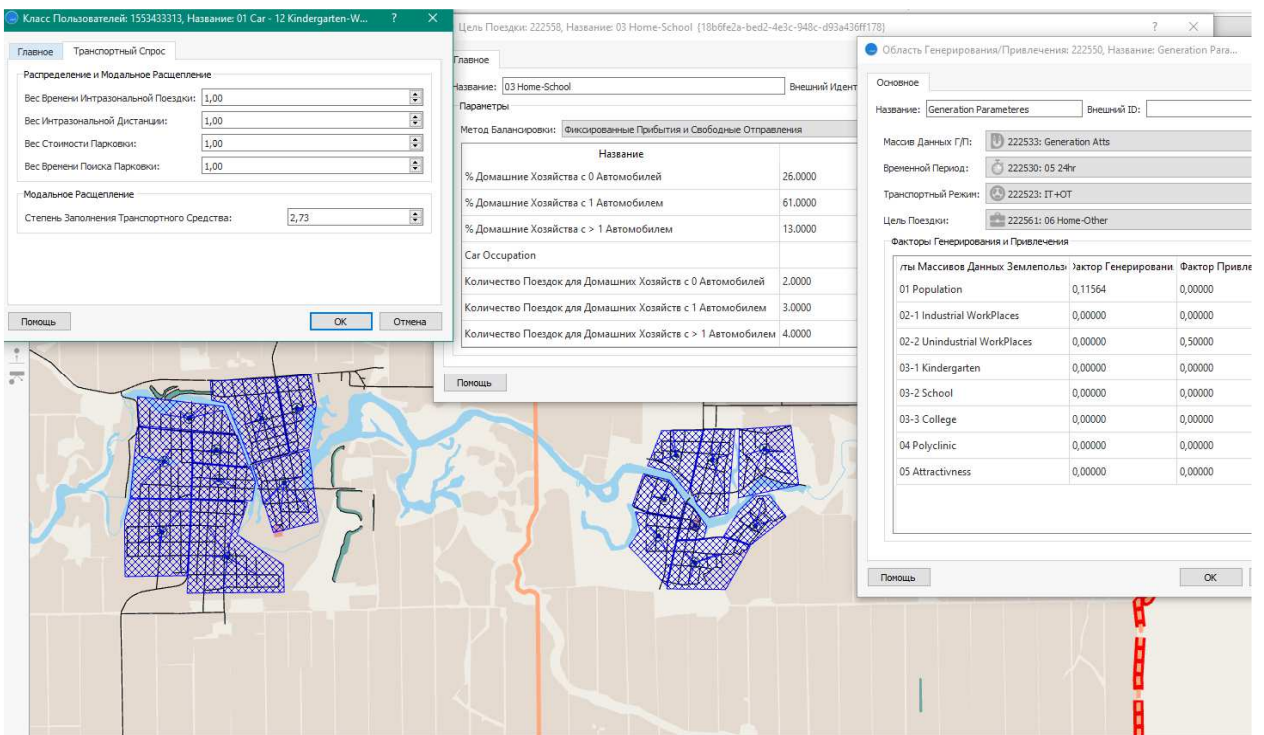


В центры внесены социальные характеристики для расчётов генерации/привлечения транспортного спроса. К дорожной сети центры подключены специальными коннекторами, отвечающими за транспортную доступность.

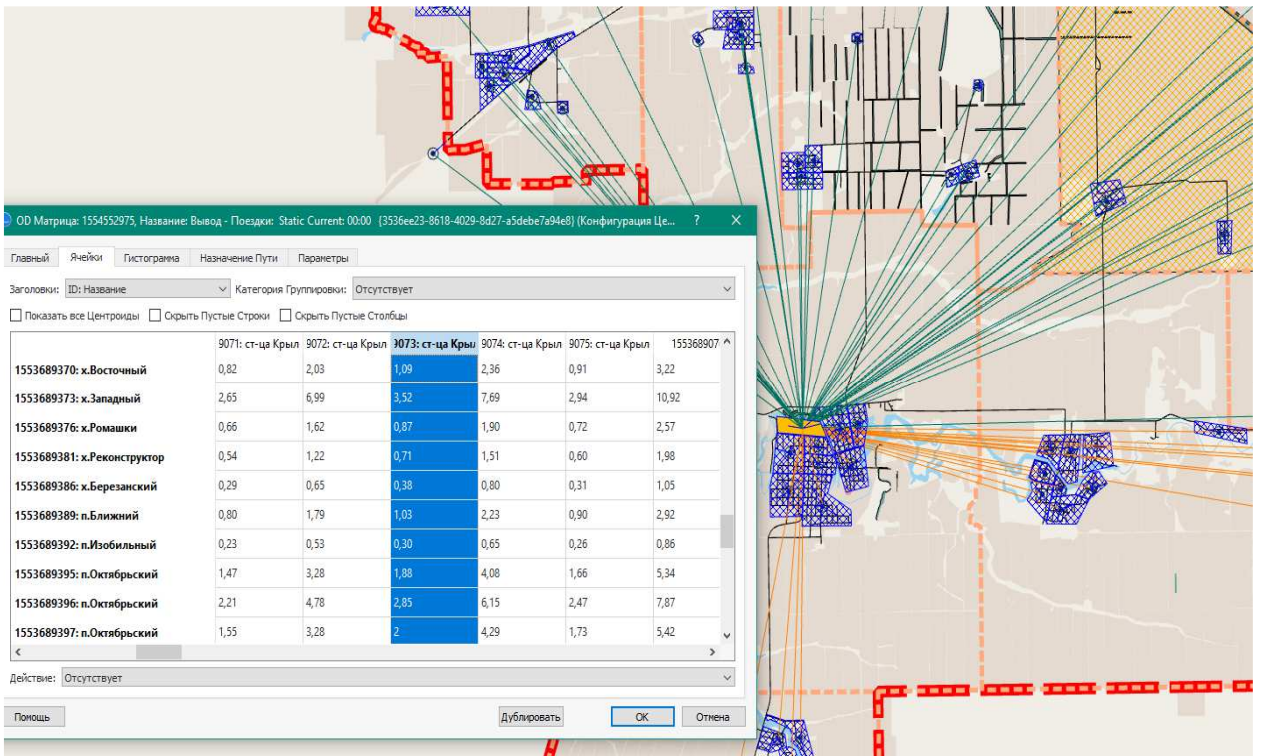




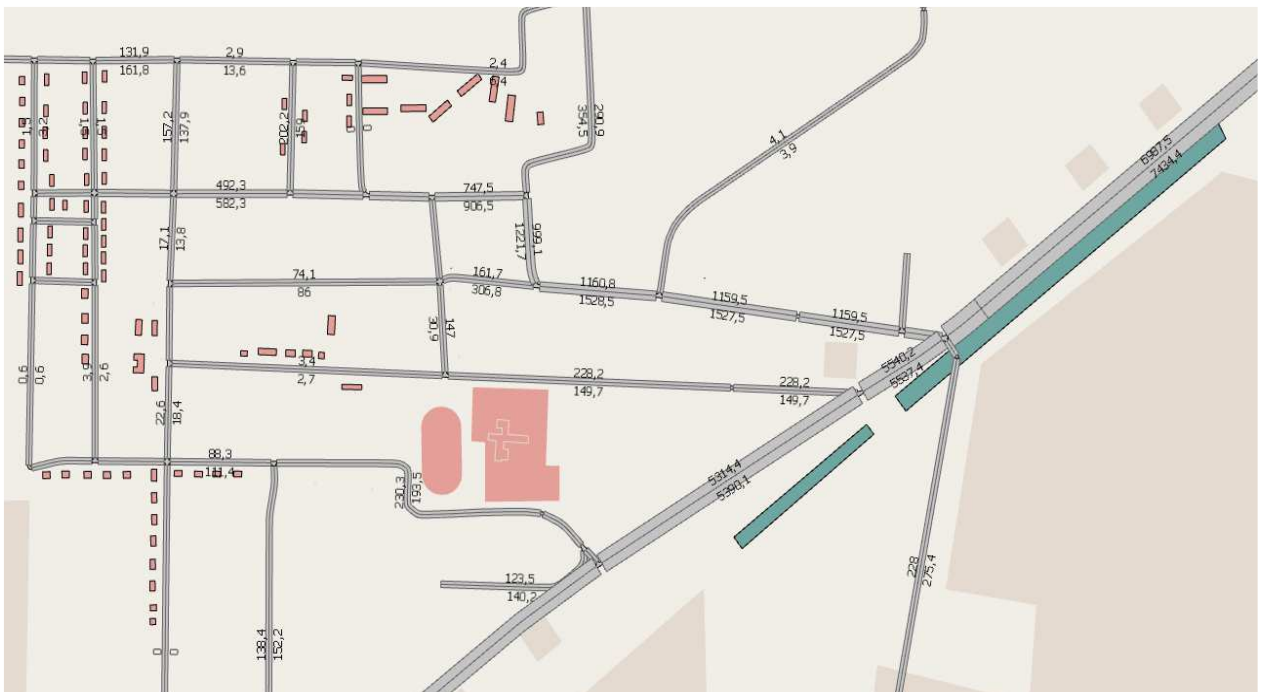
Дополнительно произведены настройки факторов привлечения, среднее количество пассажиров при различных поездках, настройки транспортных средств и прочее.

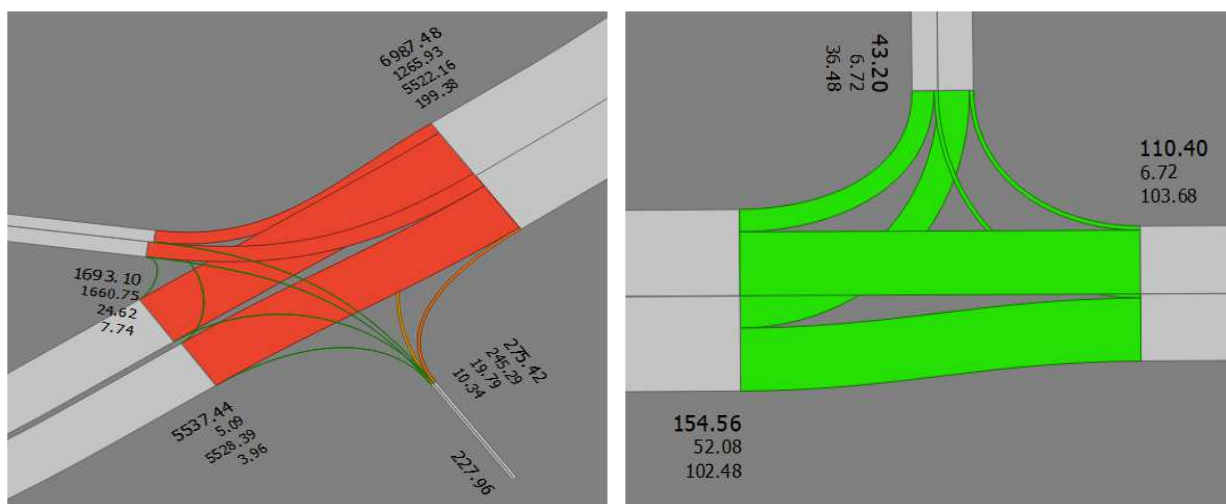


Благодаря введённым данным по интенсивностям дорожного движения, используя методы четырёхшагового моделирования сформирована базовая матрица перемещений из каждого в каждый центроиды.

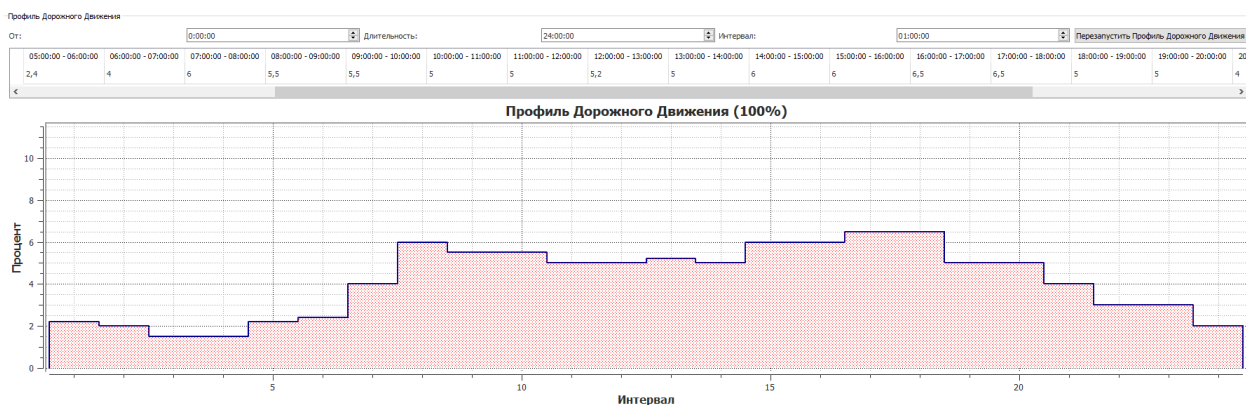


Перераспределение транспорта по дорожной сети на основании матриц перемещений и матриц базовых затрат позволяет получить множество путей следования транспорта, формирующих итоговые данные назначения дорожного движения по отрезкам и узлам улично-дорожной сети.





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

Видеоролики, демонстрирующие полученные результаты представлены на флэш-накопителе, являющемся приложением к данному отчёту.

### 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.

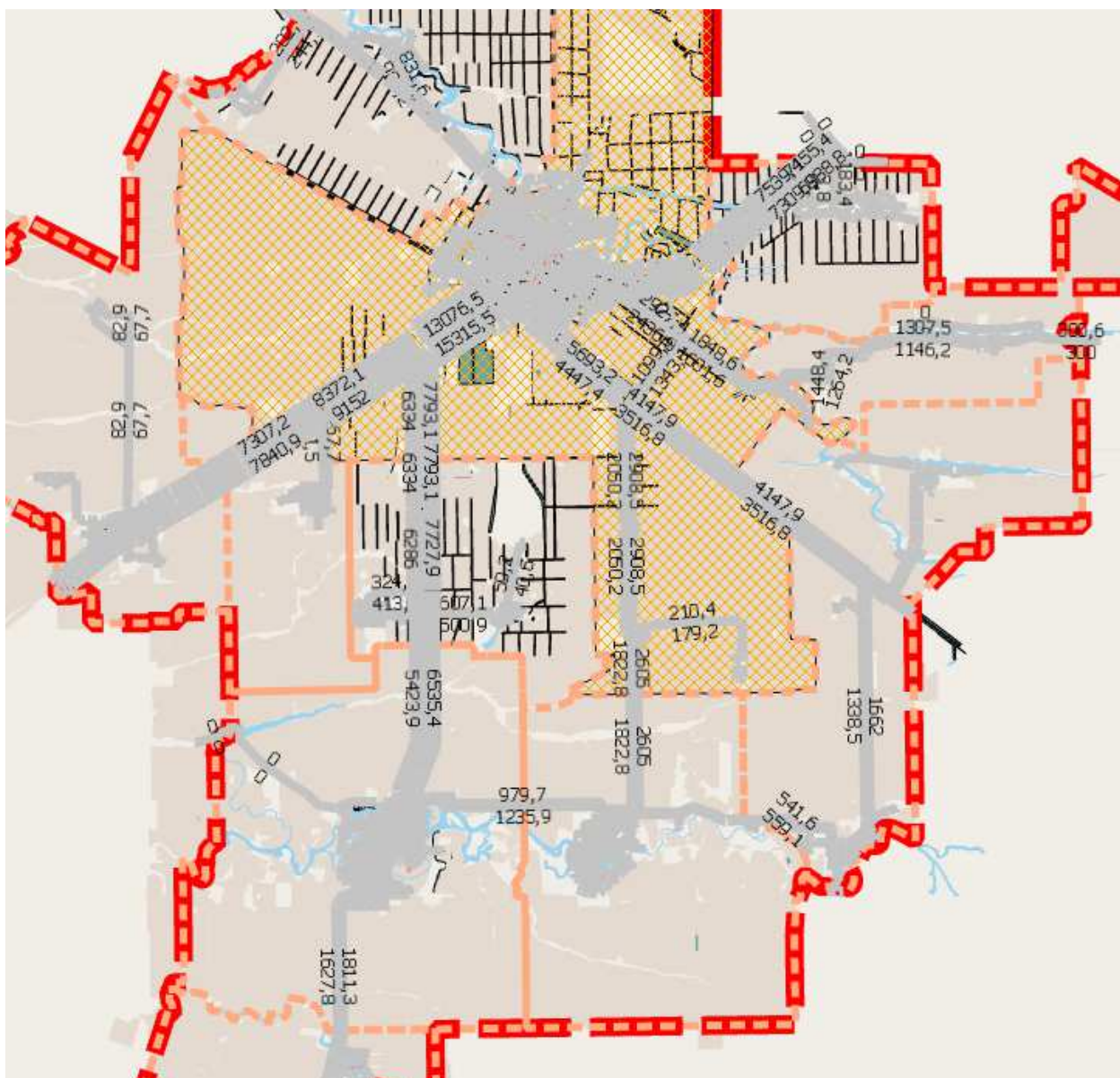
Интенсивность движения транспортных средств ( $N_{тр}$ ) рассчитывается по формуле:

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

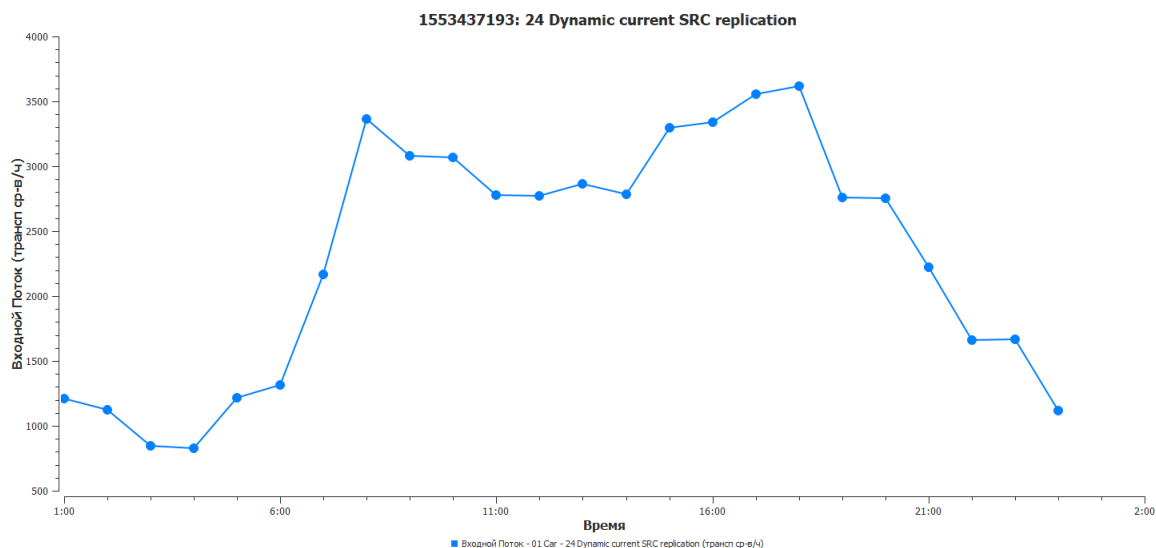
$N_{тp i}$  - количество транспортных средств  $i$ -й расчетной категории, прошедших через сечение участка дороги в одном направлении за время наблюдения;

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

$t$  - продолжительность наблюдения за участком дороги, час.



Средняя интенсивность движения по сети составляет 2308,3 авт./сут. Распределение транспортного потока по времени представлено на графике ниже.

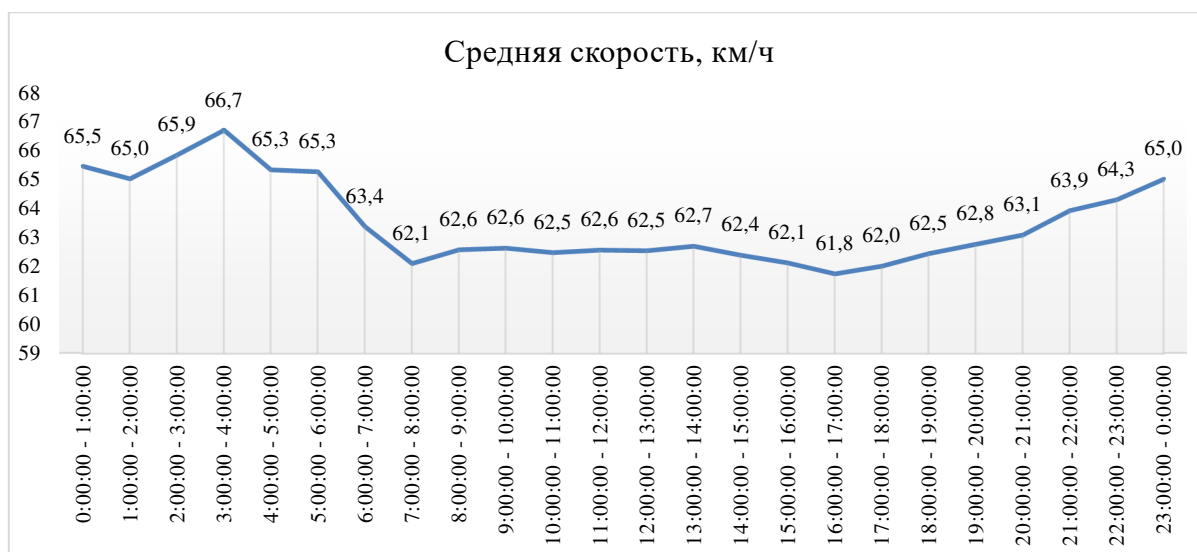


### Средняя скорость

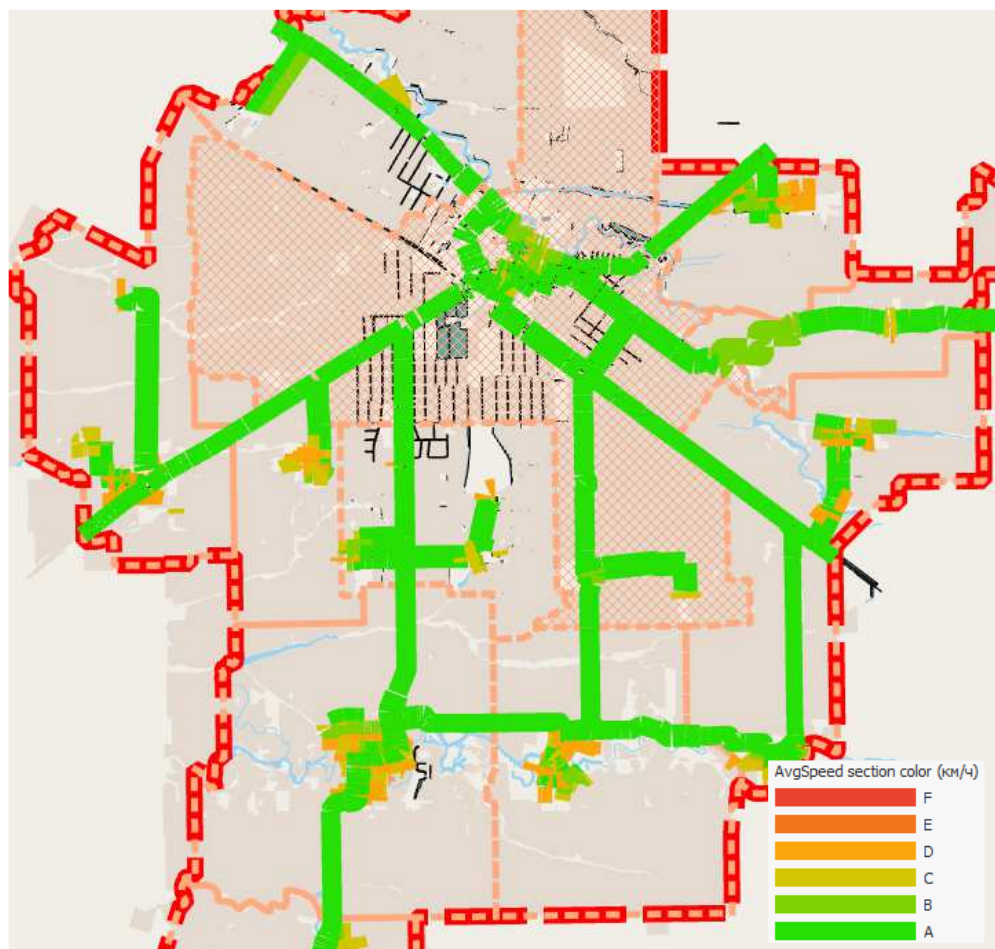
Оценка качества обслуживания по показателю средних скоростей движения произведена на основании таблицы ниже.

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 63,52 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 Ленинградского района присутствуют участки с уровнем скоростного обслуживания «D». В основном, это автомобильные дороги сельских поселений местного значения без асфальтобетонного покрытия.



Фрагменты картограмм уровней скоростного обслуживания представлены на рисунках ниже.

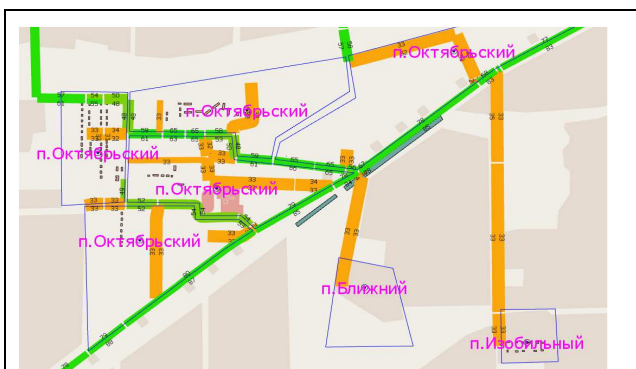


Рисунок 18 Картограмма уровней скоростного обслуживания в п.Октябрьский

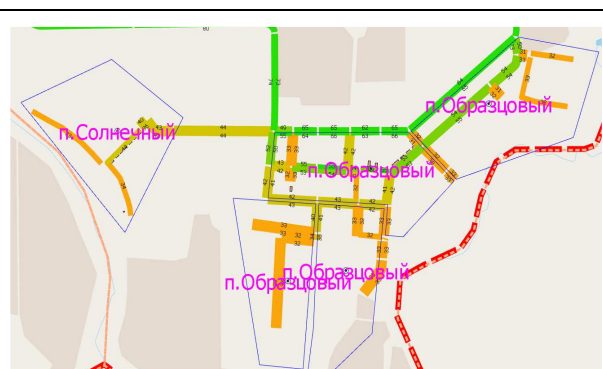


Рисунок 19 Картограмма уровней скоростного обслуживания в п.Образцовый





Рисунок 20 Картограмма уровней скоростного обслуживания в ст-це Крыловская

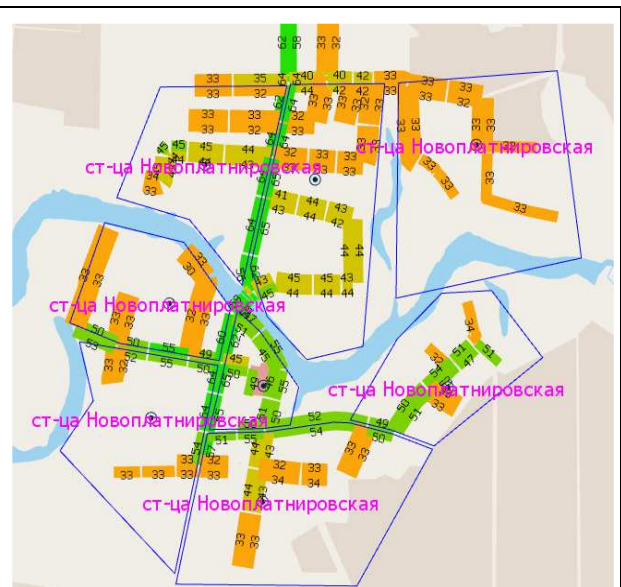


Рисунок 21 Картограмма уровней скоростного обслуживания в ст-це Новоплатниривская



Рисунок 22 Картограмма уровней скоростного обслуживания в п.Бичевой



Рисунок 23 Картограмма уровней скоростного обслуживания в п.Уманский

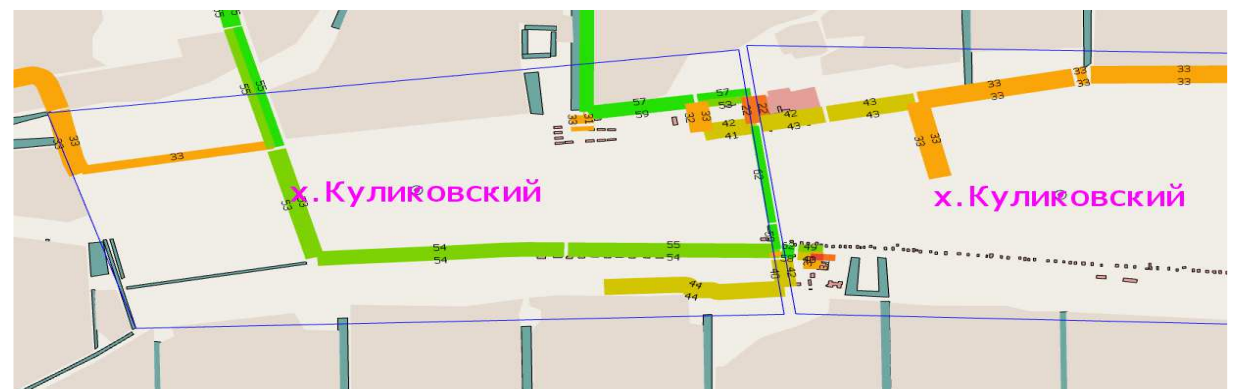
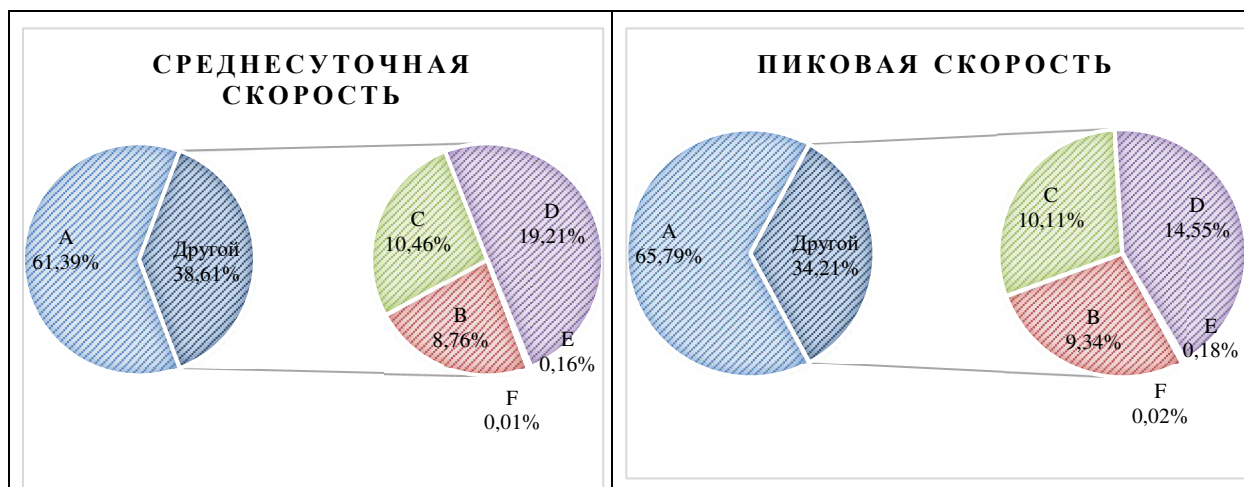


Рисунок 24 Картограмма уровней скоростного обслуживания в х.Куликовский

Участки с критическим уровнем скоростного обслуживания («Е» и «F») составляют от 0,17% в среднесуточном разрезе до 0,2% 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

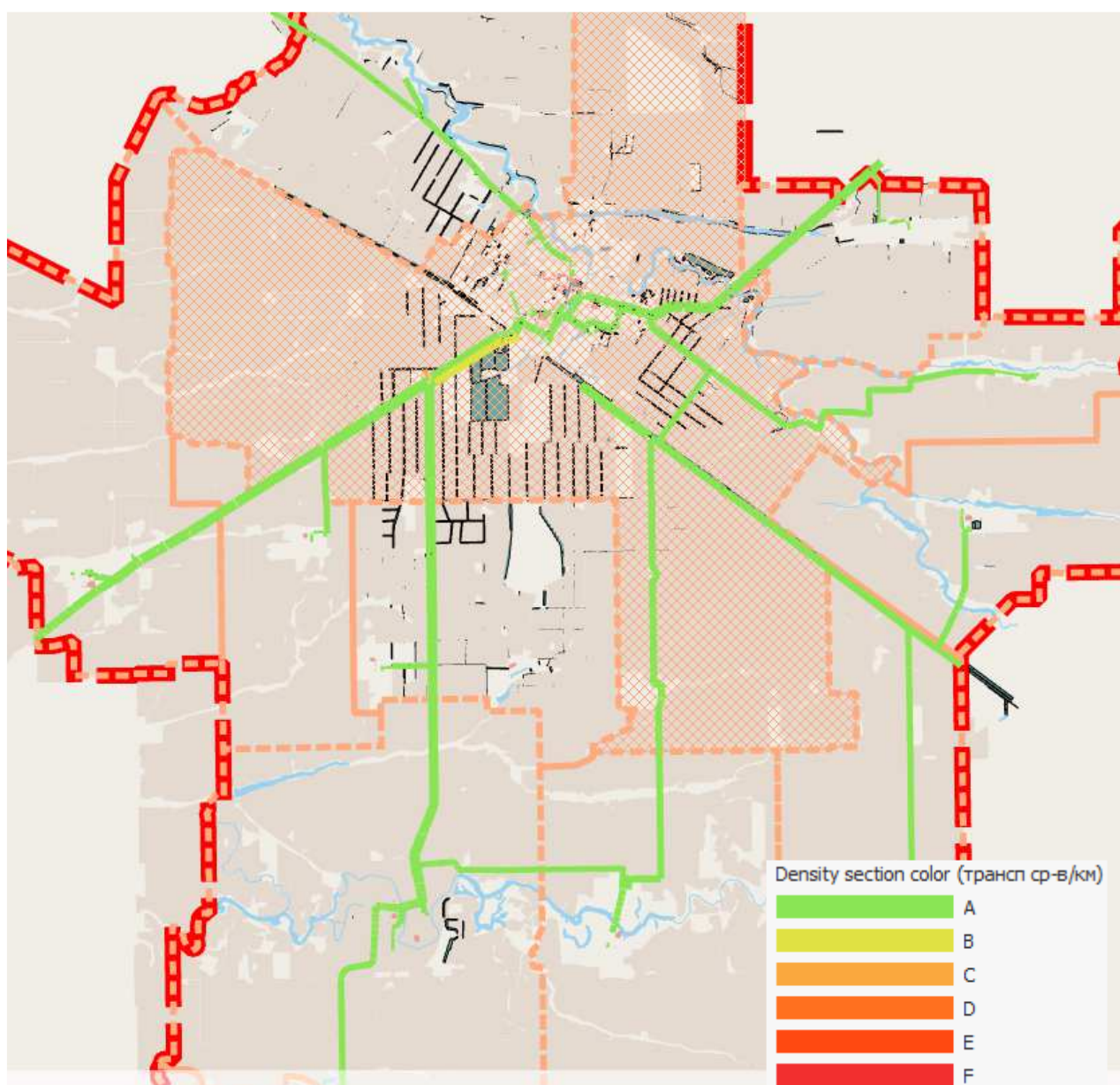
Тип задних автомобилей	Интервалы между автомобилями, м		
	легковыми	грузовыми	автопоездами
Легковые	7,3	9,3	13,2
Грузовые	9,0	9,7	14,1
Автопоезда	13,0	14,2	17,3

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

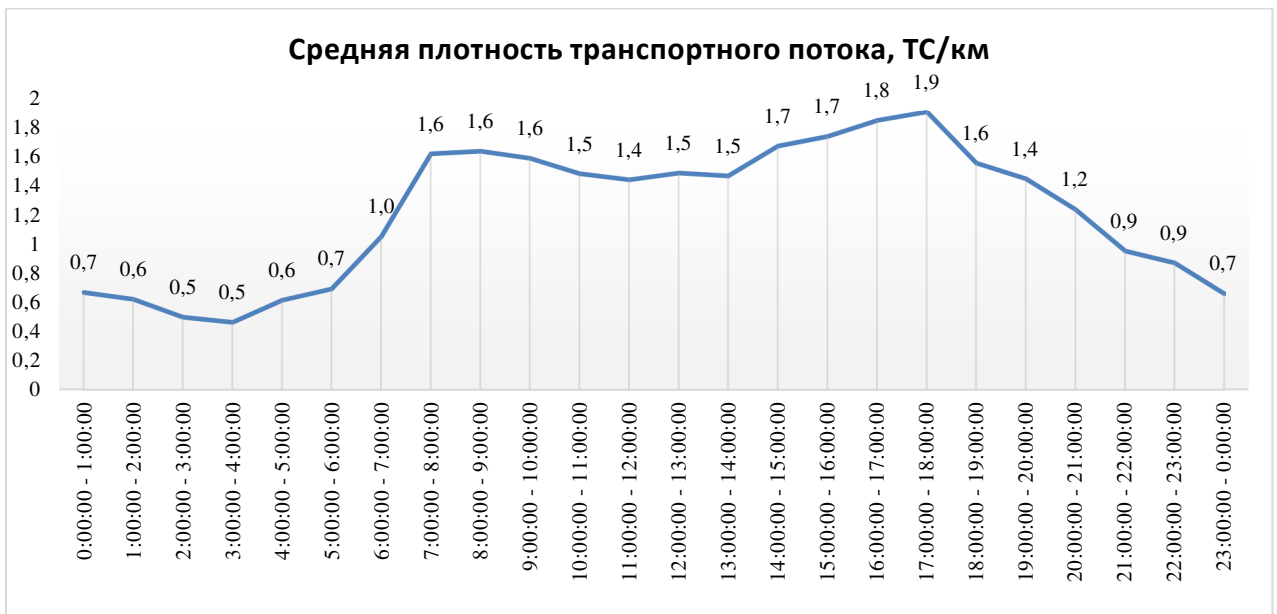


Уровень обслуживания дорожного движения	Плотность движения в расчете на одну полосу движения, прив.ед./км
A	менее 7
B	7 - 11
C	11 - 16
D	16 - 22
E	22 - 28
F	более 28

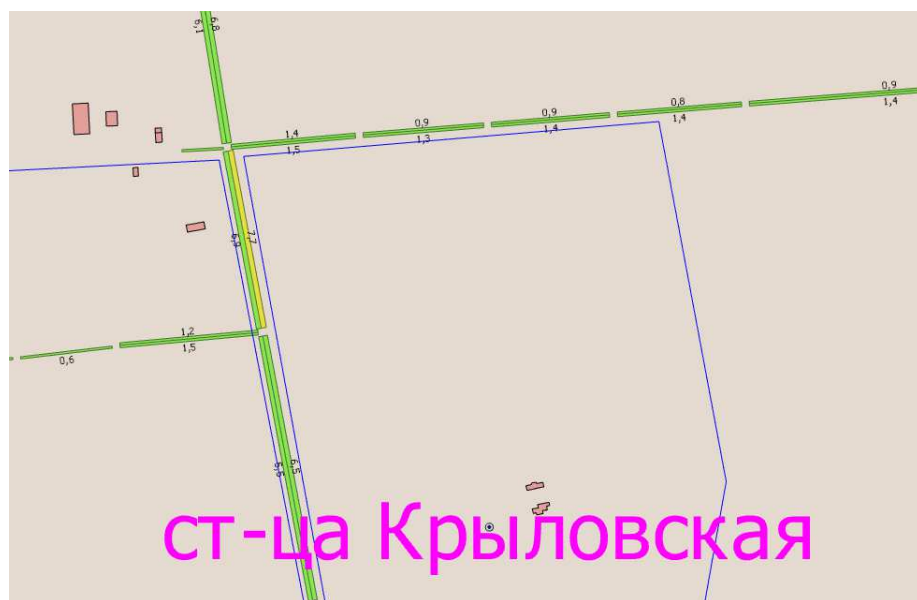
Средняя плотность движения на сети рассматриваемых дорог составляет 1,22 транспортных средств на 1 км дорог, что соответствует максимальному обслуживания «А».



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



Ухудшение показателя среднесуточной плотности до уровня «В» наблюдается в станции Крыловской:



### 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;

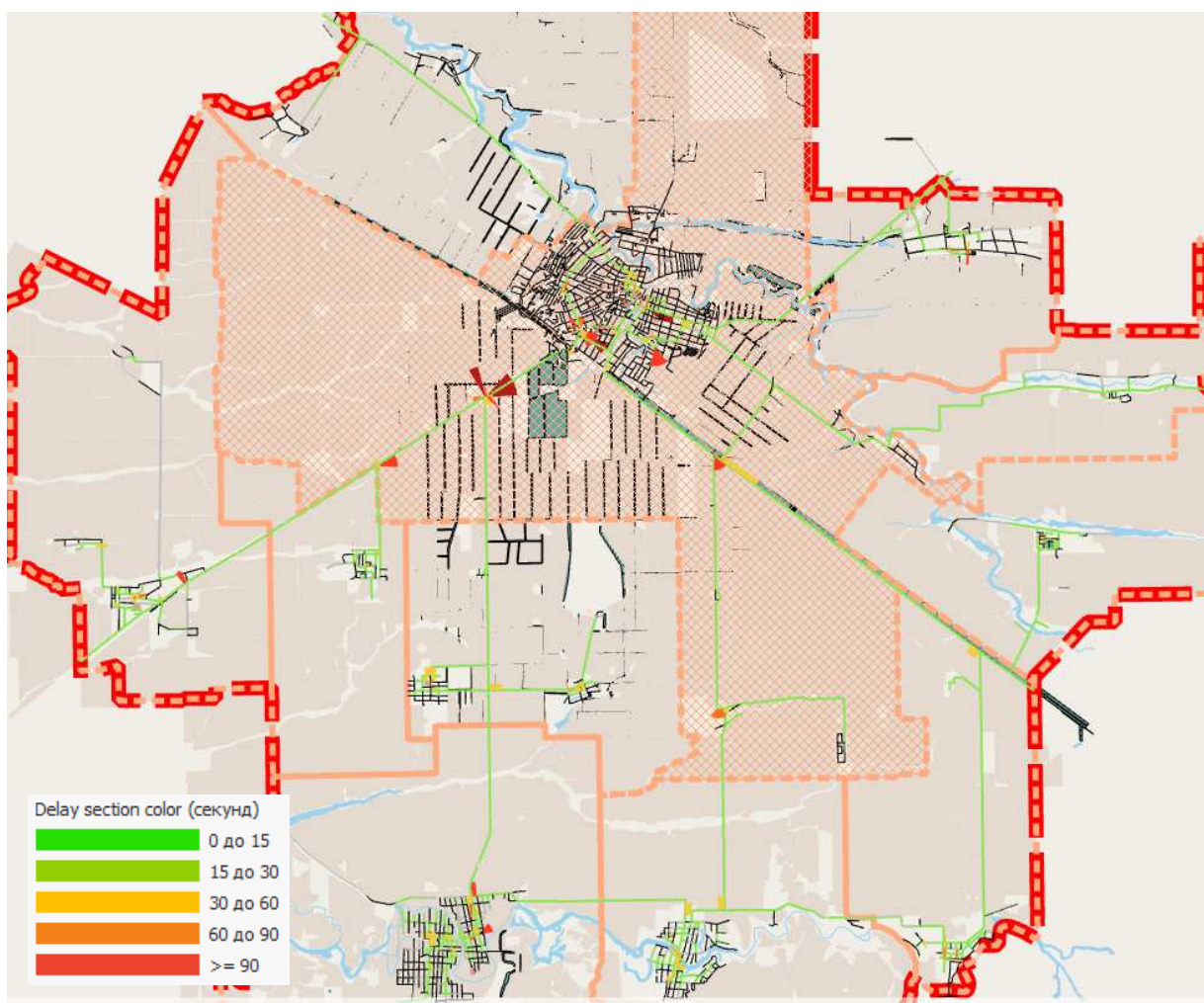
$T_0$  – время движения транспортных средств в свободных условиях;

$l$  – длина рассматриваемого участка, км.

Среднесуточная задержка по сети дорог составляет 3,91 сек/км. В пиковый период это значение увеличивается до 4,97 сек/км.



Картограмма среднесуточных транспортных задержек представлена на рисунке ниже:





Высокий уровень транспортных задержек в часы пик наблюдается на пересечении автомобильных дорог «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» и «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская» в станции Крыловской, на примыкании ул.Ленина к а/д «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская» в станции Новоплатнировская и на примыканиях местных дорог п.Октябрьский к региональной дороге «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»:

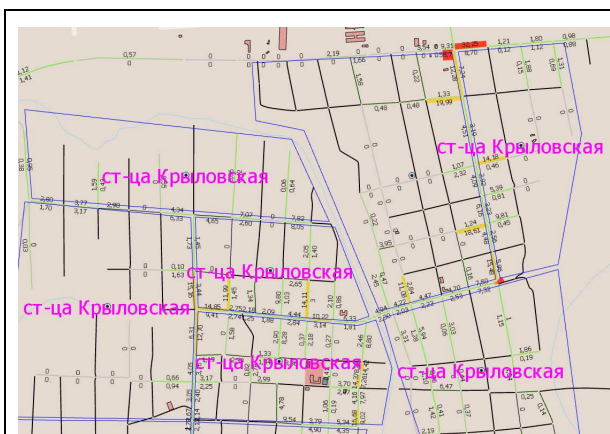


Рисунок 25 Картограмма транспортных задержек в ст-це Крыловская

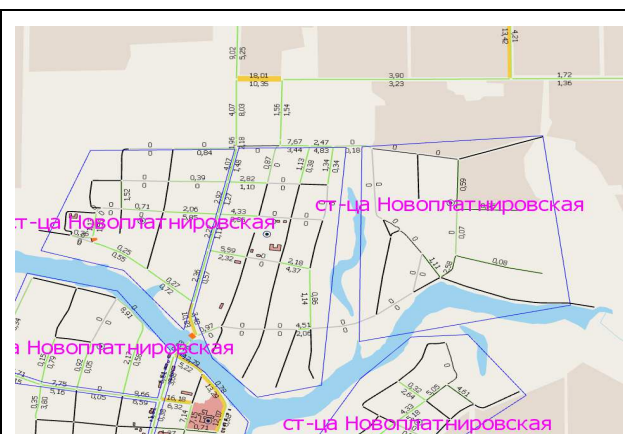


Рисунок 26 Картограмма транспортных задержек в ст-це Новоплатнировская



Рисунок 27 Картограмма транспортных задержек в п.Бичевой

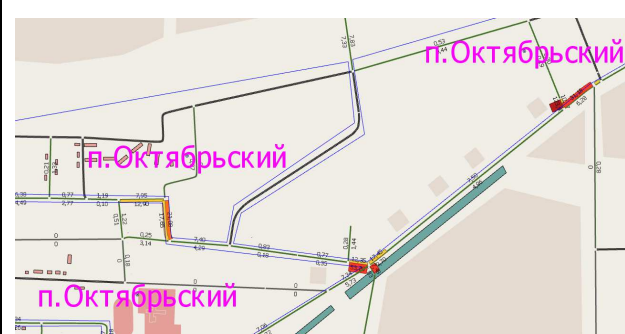
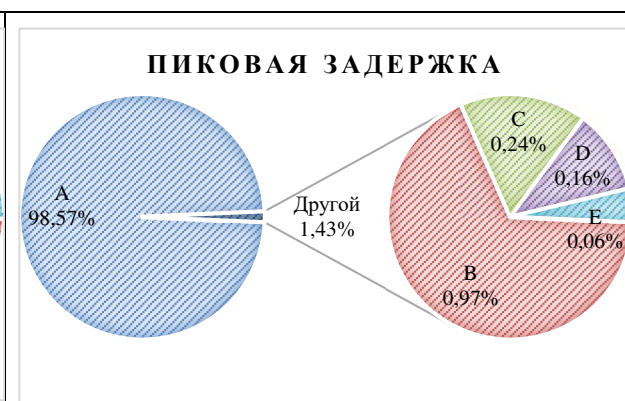
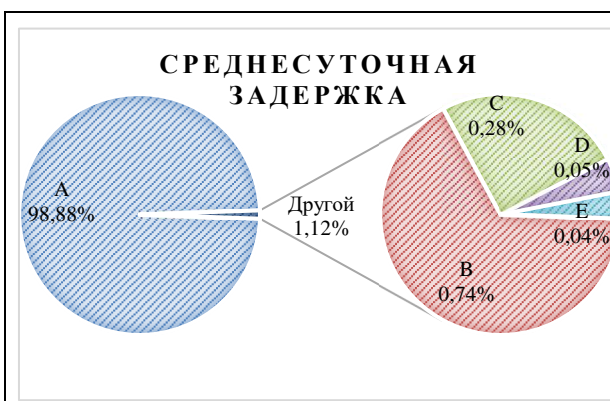


Рисунок 28 Картограмма транспортных задержек в п.Октябрьский

Влияние часа пик на протяжённость участков с неудовлетворительными значениями задержек значительно. Протяжённость участков с высокими (шкала «D») и критическими задержками (шкала «E») возрастает более, чем в 2 раза с 0,09% в среднесуточном разрезе до 0,22% в пиковом разрезе от общей протяжённости дорожной сети.



### Временной индекс

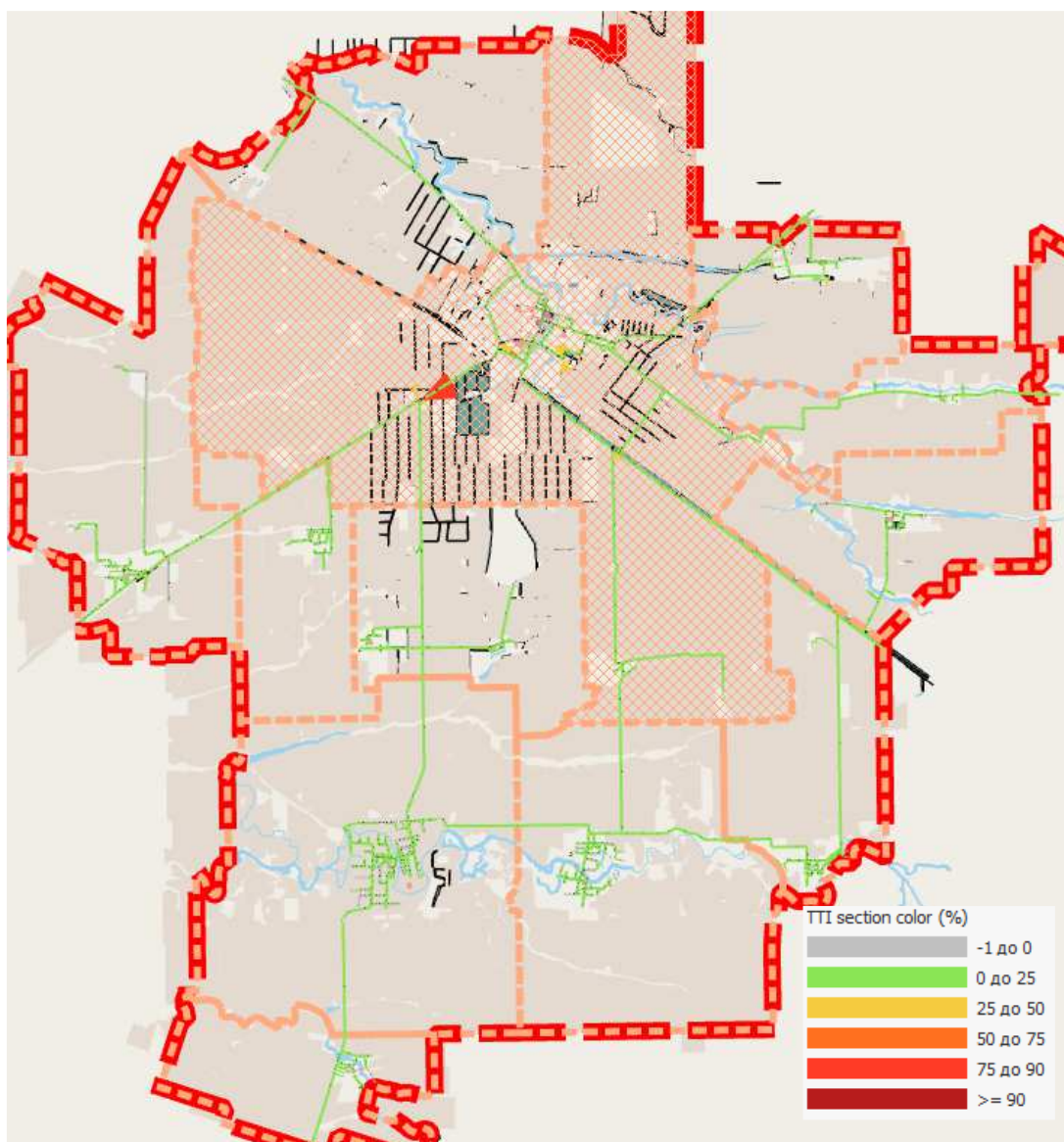
Временной индекс (Travel Time Index - TTI) – это отношение времени, затрачиваемого на прохождение участка в условиях часа пик к времени в пути в условиях свободного потока.

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

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

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

Среднесуточные показатели временного индекса высоки. В среднесуточном разрезе на рассматриваемой территории наблюдаются участки со шкалами значений «А» и «В».



В час пик возникают участки с неудовлетворительным временным индексом на пересечении автомобильных дорог «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» и «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская» в станице Крыловской и на примыканиях местных дорог п.Октябрьский к региональной дороге «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»:

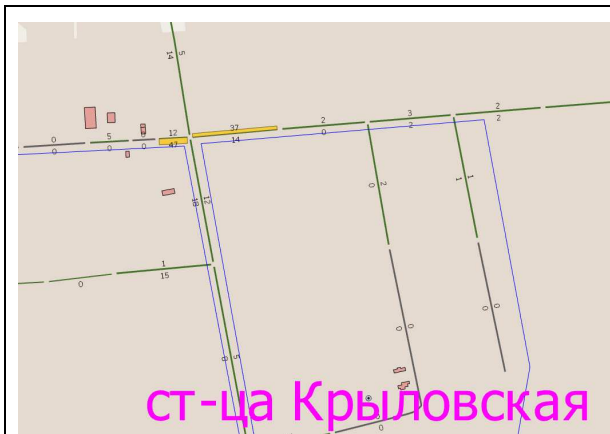


Рисунок 29 Картограмма временного индекса в ст-це Крыловская

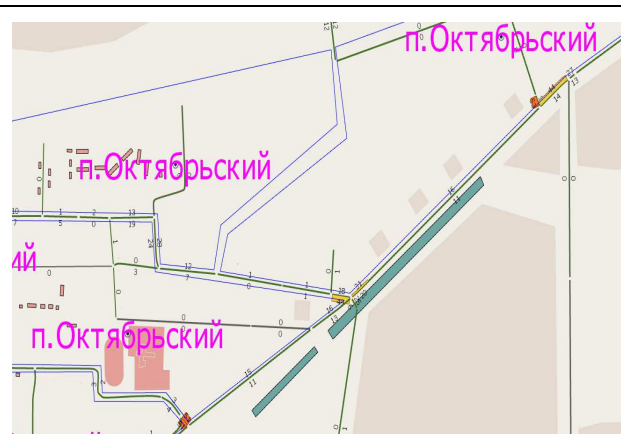
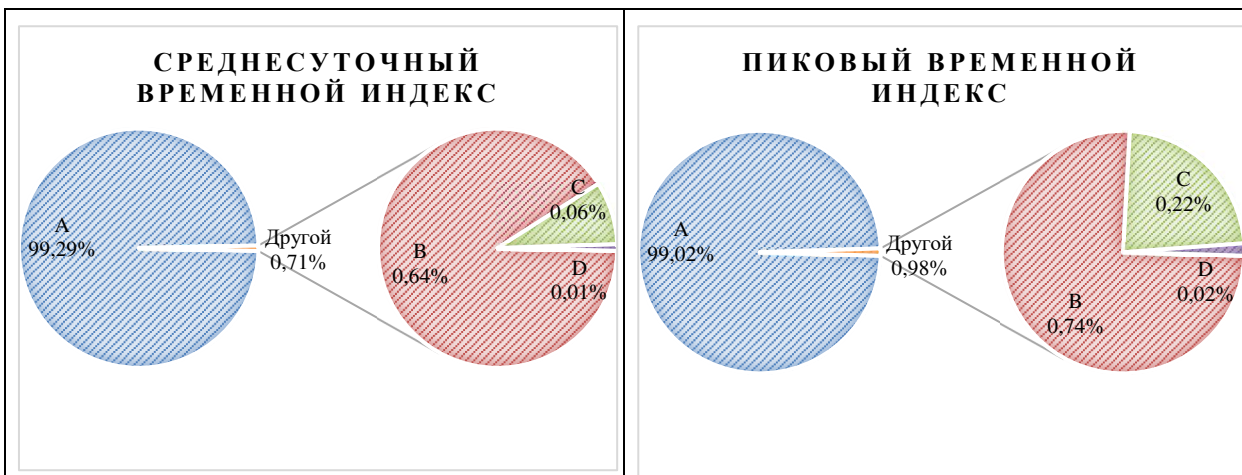


Рисунок 30 Картограмма временного индекса в п.Октябрьский

Участки с высоким значением показателя временного индекса (шкала значений «D») составляет от 0,01% до 0,02% от общей протяжённости дорожной сети.



### 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

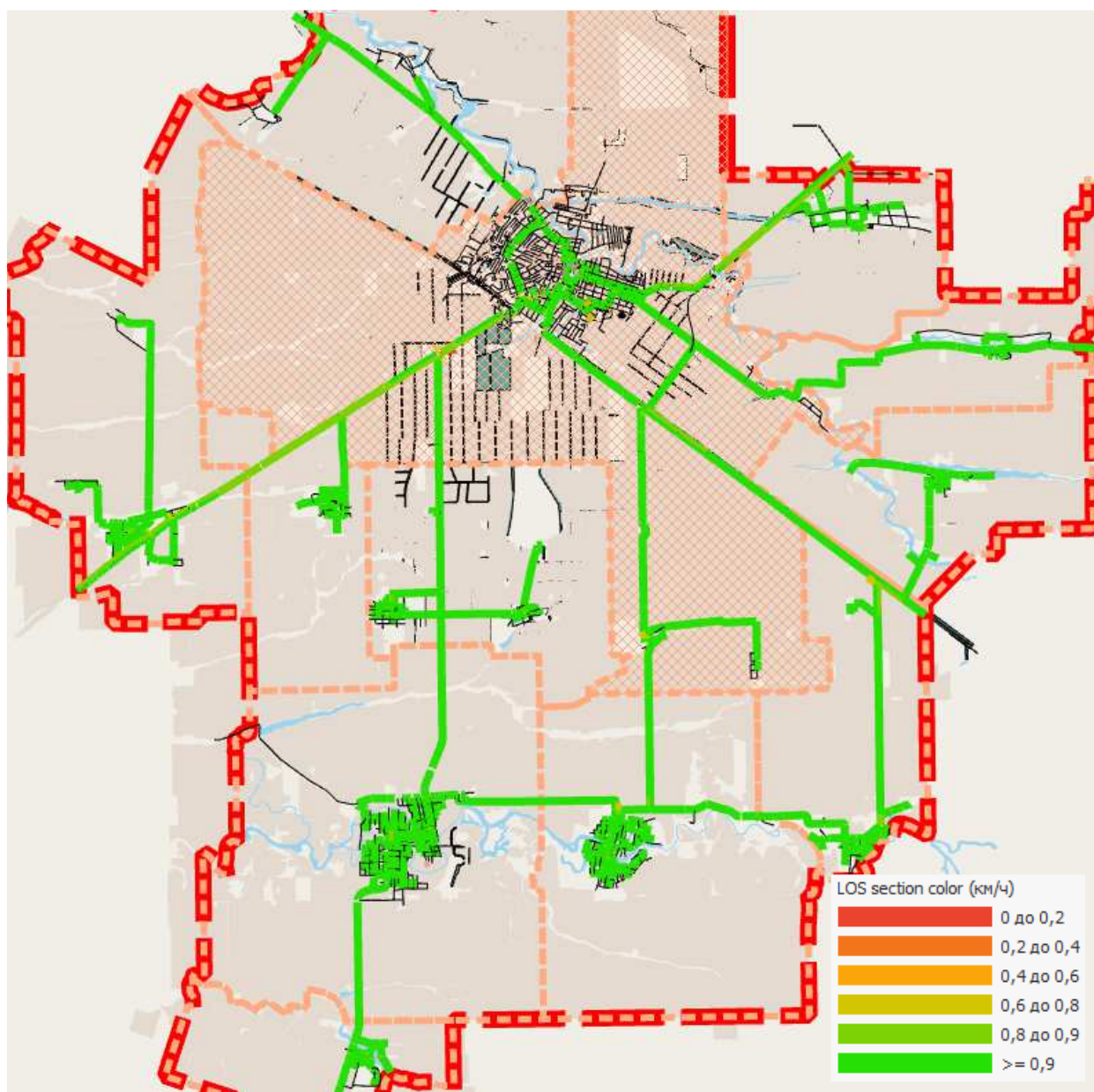
$$LOS = \frac{S_T}{S_0}, \quad \text{где}$$



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

S0- 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 Ленинградского района находится на высоком уровне (от 97% до 98%). Он подвержен незначительным колебаниям в часы пик, что свидетельствует о высоком качестве транспортного обслуживания.



Участки незначительного ухудшения уровня обслуживания наблюдаются на пересечении автомобильных дорог «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» и «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская» в станции Крыловской, на примыкании ул.Ленина к а/д «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская» в станции Новолатнировская и на примыканиях местных дорог п.Октябрьский к региональной дороге «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»:



Рисунок 31 Картограмма уровня обслуживания дорожного движения в п.Октябрьский

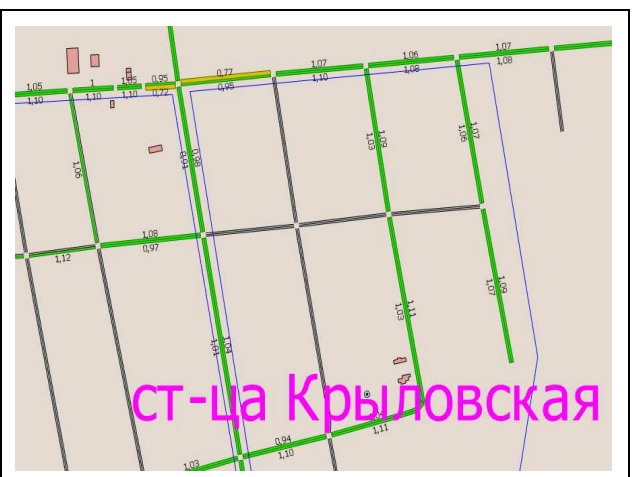
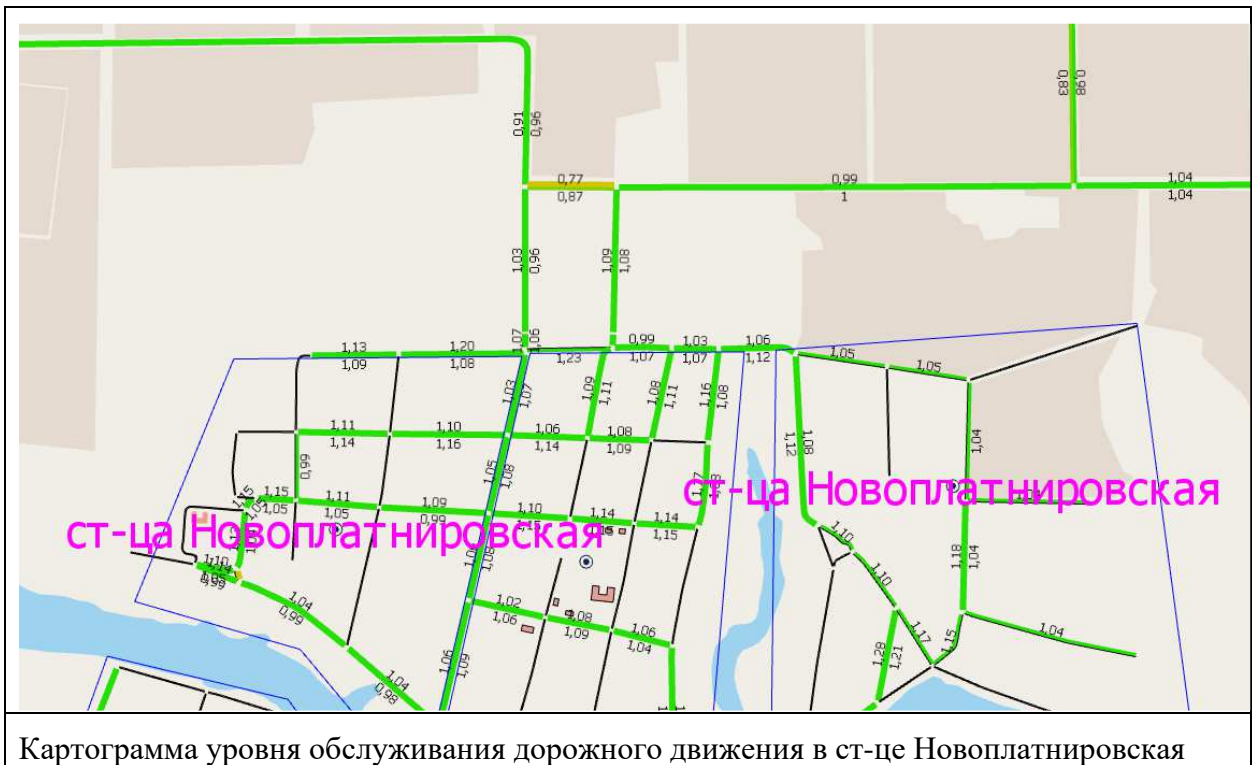


Рисунок 32 Картограмма уровня обслуживания дорожного движения в ст-це Крыловская





**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:

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

$K_{\Gamma}$  – 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

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

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

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

$K_{г(ичи)}$  - 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.

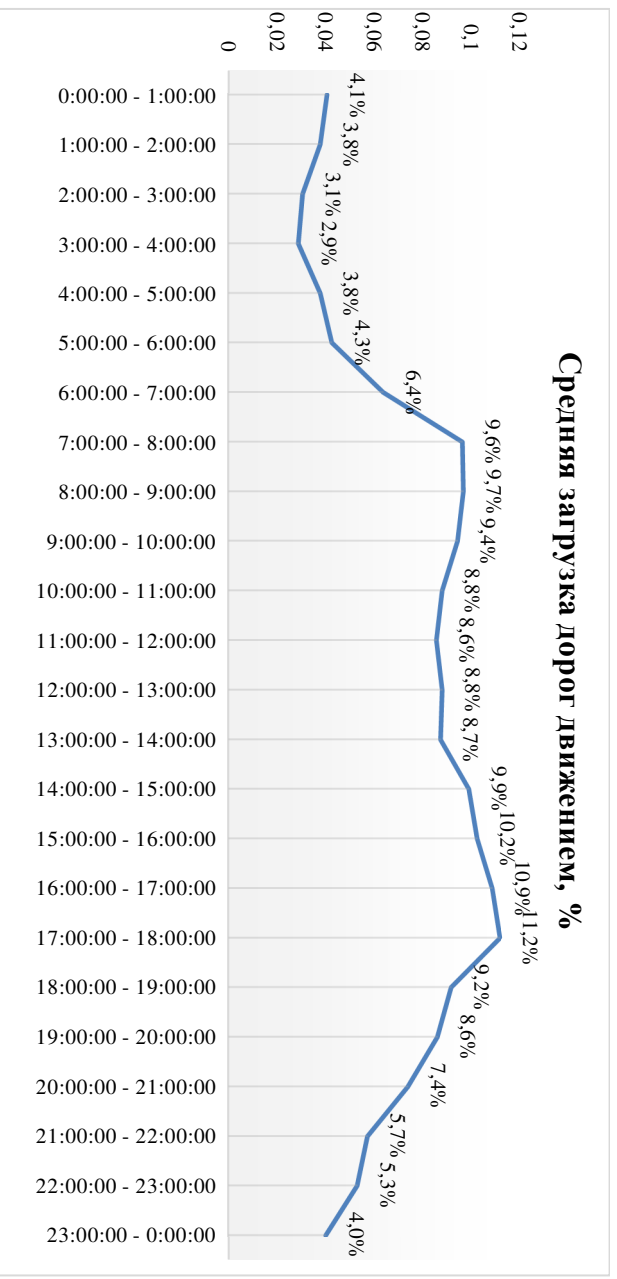
При уровне обслуживания С происходит дальнейший рост интенсивности движения, что приводит к появлению колонн автомобилей. Максимальная интенсивность составляет 75% от пропускной способности. Число обгонов сокращается по мере приближения интенсивности к предельной для данного уровня. Максимальная скорость 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.

Среднесетевая загрузка автомобильных дорог Ленинградского района колеблется от 2,9% до 11,2%



Фрагмент картограммы среднесуточной загрузки дорог движением представлен на рисунке ниже.

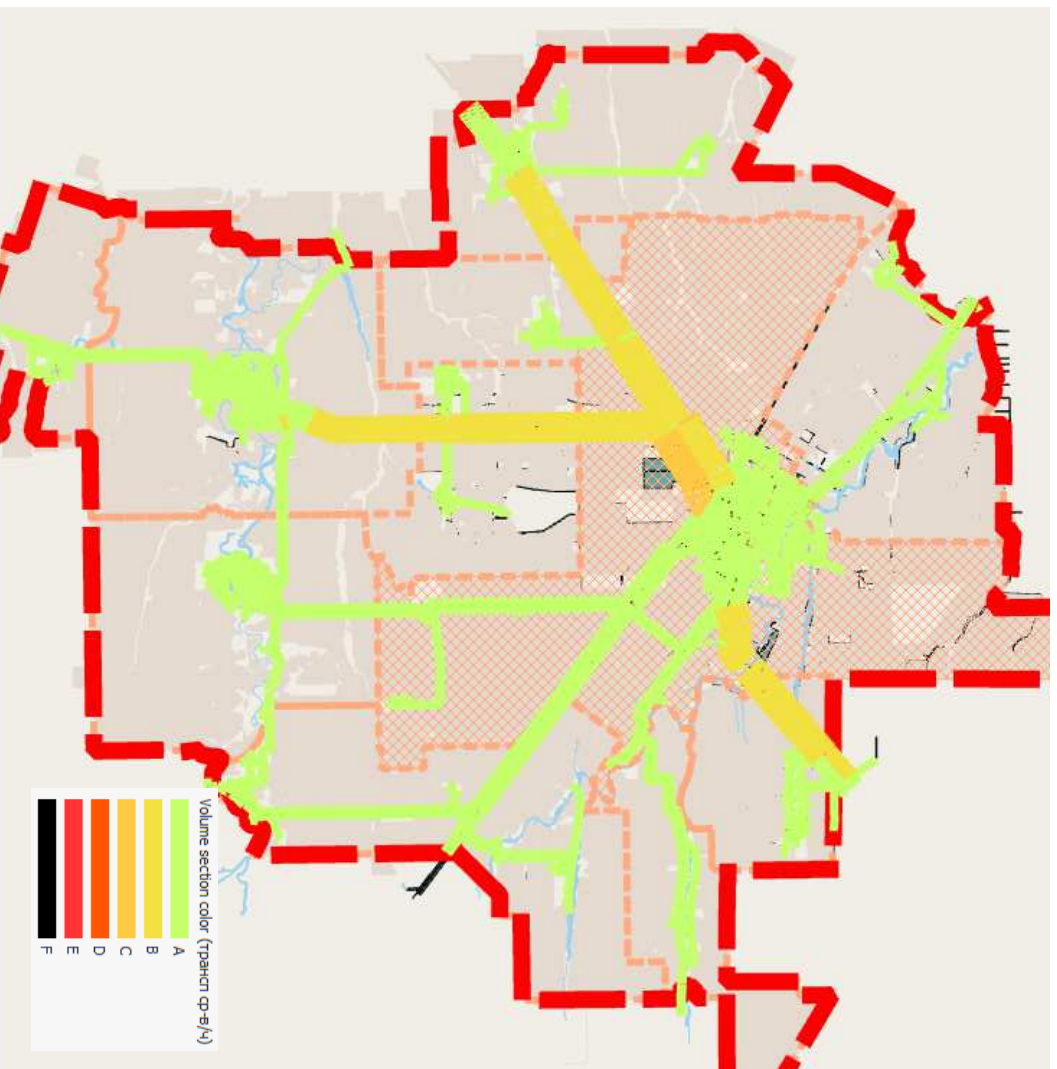
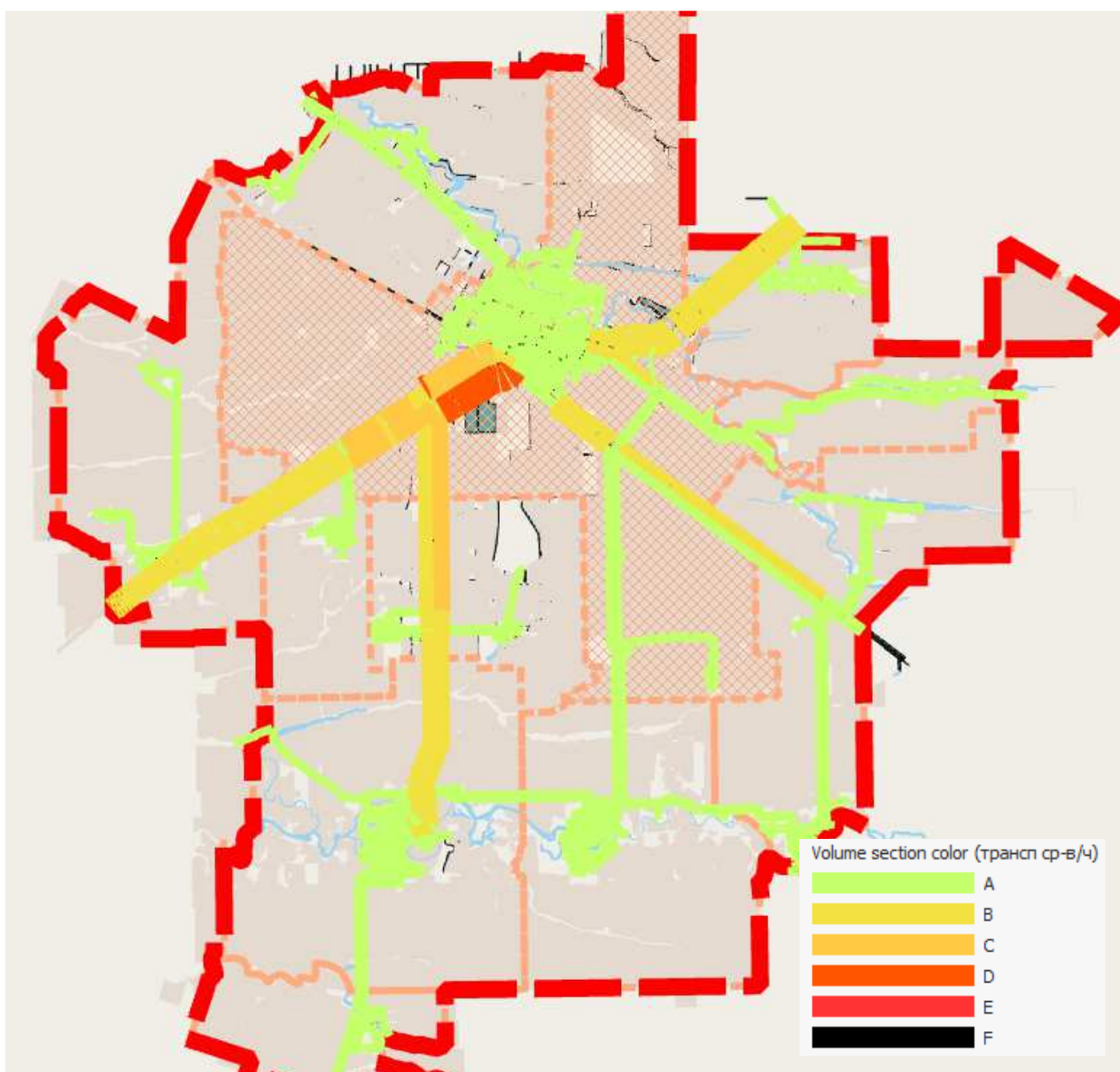


Рисунок 33 Картограмма загрузки дорог движением

На дорожной сети преимущественно наблюдаются участки с уровнем обслуживания «А». В среднесуточном разрезе уровень обслуживания «В» наблюдается на автомобильных дорогах «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская» и «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская».

В часы наибольшей интенсивности движения на указанных автомобильных дорогах наблюдается уровень обслуживания «С».



В пиковый период наблюдаются участки с критическим значением загрузки дорог (шкала критерия «D» и «E»). Их суммарная протяжённость составляет 0,37% от общей протяжённости сети дорог.

### **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 7 маршрутов регулярных перевозок, действующих на территории Ленинградского района. Расчёт задержек общественного транспорта произведён в границах рассматриваемой территории. Учёт участков следования, проходящих через территорию Ленинградского сельского поселения условен и не в полной мере отражает влияние местного транспорта, передвигающегося в границах станицы Ленинградская.

Таблица 28 Результаты расчётов временных задержек

<b>№ маршрута</b>	<b>Общая задержка в движении, сек.</b>	<b>Количество участков со значительными временными задержками, шт.</b>	<b>Средняя задержка по маршруту, сек/км</b>
<b>102</b>	153,15	3	3,22
<b>103</b>	10,19	0	0,54
<b>104</b>	34,42	0	1,71
<b>106</b>	119,17	3	3,30
<b>107</b>	105,44	0	2,67
<b>109</b>	65,33	0	4,00
<b>110</b>	64,21	1	1,79

Наибольшая задержка, вызванная дорожными условиями, наблюдается на маршруте №102, где пассажиры теряют почти 2,5 минуты на каждом рейсе. Более 100 секунд теряются при движении по маршрутам №106 и №107. При этом два из трёх названных маршрутов (102 и 106) проходят через максимальное количество участков, движение по которым характеризуется значительными временными задержками.



Участки со значительными временными задержками		
<p>Пересечение а/д «ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская» и а/д «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»</p>	<p>Примыкание а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» к а/д «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»</p>	<p>Примыкание ул. 30 Лет Победы п.Октябрьский к а/д «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»</p>

Наибольшие средние задержки наблюдаются на маршруте №109, где на каждом километре пути пассажиры теряют 4 секунды времени из-за дорожных условий. Примечательно, что данный маршрут не проходит ни через один участок с высокими задержками. Замыкают тройку лидеров по названному показателю маршруты № 106 и №102.

Наименее комфортными являются маршруты № 102 и № 106, где значения как сетевого, так и локальных показателей задержек значительно превышают медианные значения. Точечные мероприятия по улучшению условий движения с целью ликвидации участков со значительными временными задержками позволят значительно увеличить комфорт при перемещениях на данных маршрутах.



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

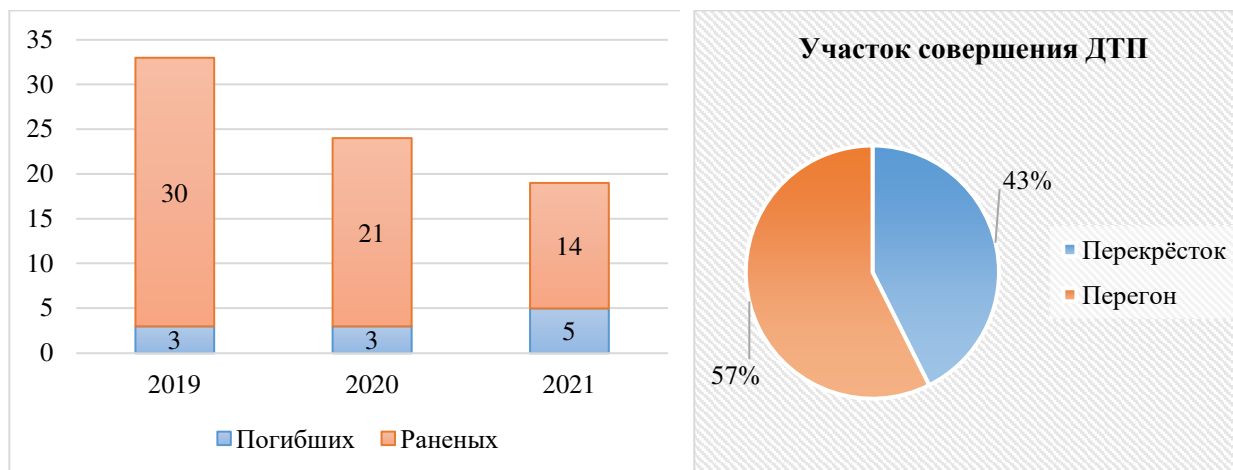
По данным ОГИБДД ОМВД России на территории МО Ленинградский район за 2019 – 2021 годы всего зарегистрировано 54 ДТП с пострадавшими, в том числе:

- 2019 г. – 22 ДТП с пострадавшими (погибло - 3 человек, ранено - 30 человека);
- 2020 г. – 17 ДТП с пострадавшими (погибло - 3 человек, ранено - 21 человек).
- 2021 г. – 15 ДТП с пострадавшими (погибло - 5 человек, ранено - 14 человек).

Общее количество дорожно-транспортных происшествий, как и количество пострадавших в них человек, стабильно снижается. Количество погибших в результате ДТП в 2021 году увеличилось с 3 до 5 человек.

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





Плотность дорожно-транспортных происшествий представлена на рисунке ниже.

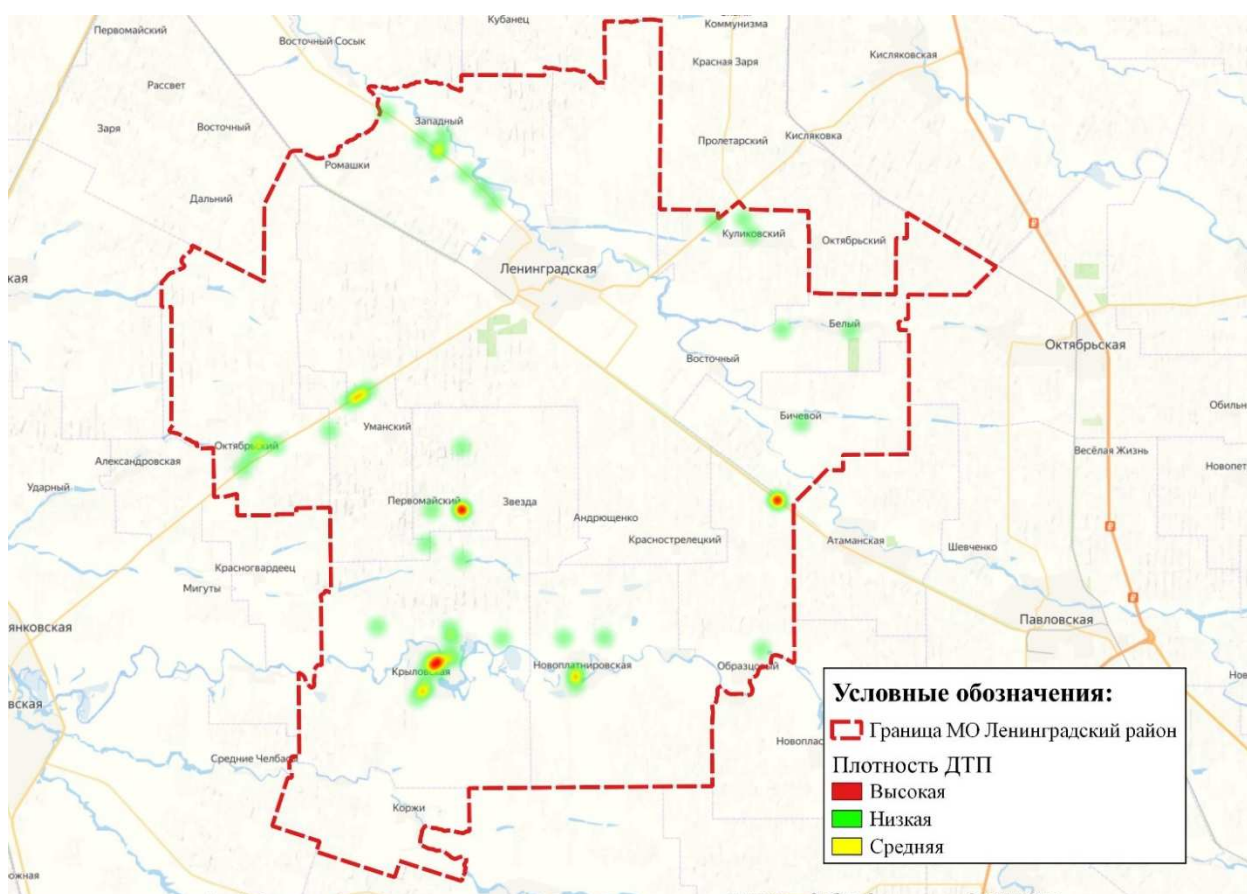


Рисунок 34 Картограмма ДТП за 2019-2021 гг.

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.

Места концентрации ДТП на рассматриваемой территории Ленинградского района не выделяются, так как дорожно-транспортные происшествия разделены в пространстве и имеют разную классификацию по виду.

Распределение ДТП по видам представлено в таблице ниже.

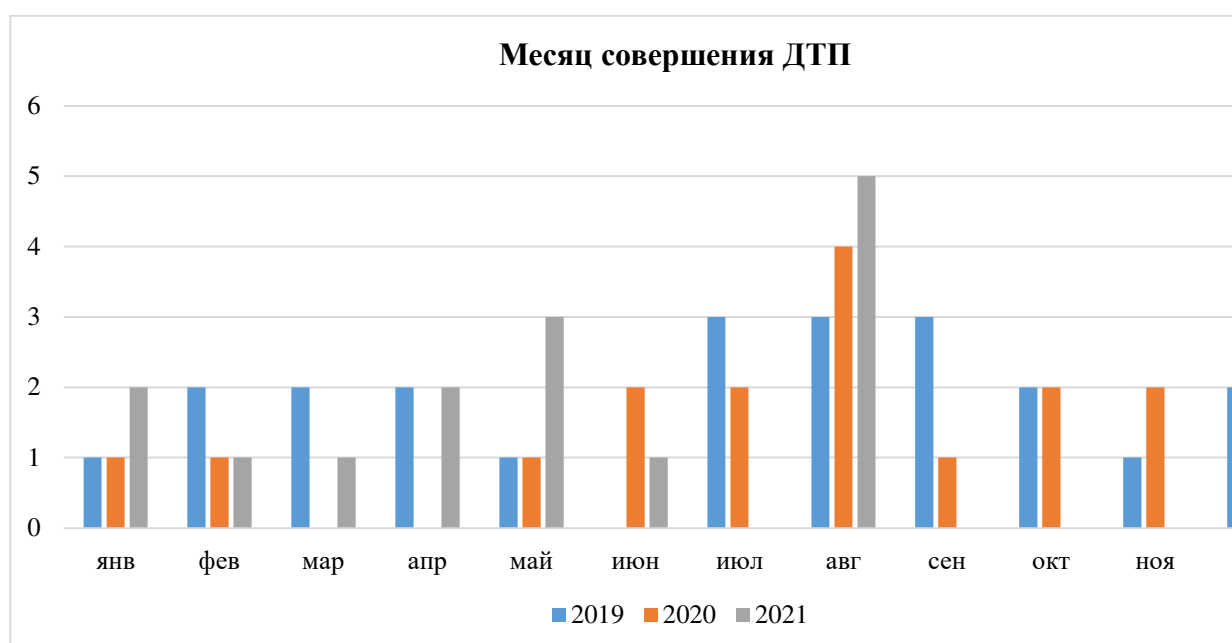
Таблица 29 Распределение ДТП по видам

Вид ДТП	2019	2020	2021
Наезд на велосипедиста	1	0	3
Наезд на пешехода	1	4	4
Наезд на препятствие	2	0	0
Опрокидывание	7	1	1
Падение пассажира	1	0	0
Столкновение	10	6	3
Съезд с дороги	0	6	4
<b>ИТОГО</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>15</b>

Наиболее распространенными видами дорожно-транспортных происшествий являются столкновение (35% ДТП), съезд с дороги (18 % ДТП), опрокидывание и наезд на пешехода (по 16% каждый). Прочие случаются значительно реже. Стоит отметить, что на фоне общей положительной динамики снижения количества ДТП, в 2021 году (по отношению к 2019) значительно возросло количество ДТП с велосипедистами и пешеходами. При формировании мероприятий КСОДД необходимо уделить особое внимание на устранение этого отрицательного явления.

Распределение ДТП по месяцам, дням недели и времени суток представлены на рисунках ниже.

Статистика ДТП за 2019 – 2021 гг. по времени совершения приведена на рисунке ниже.



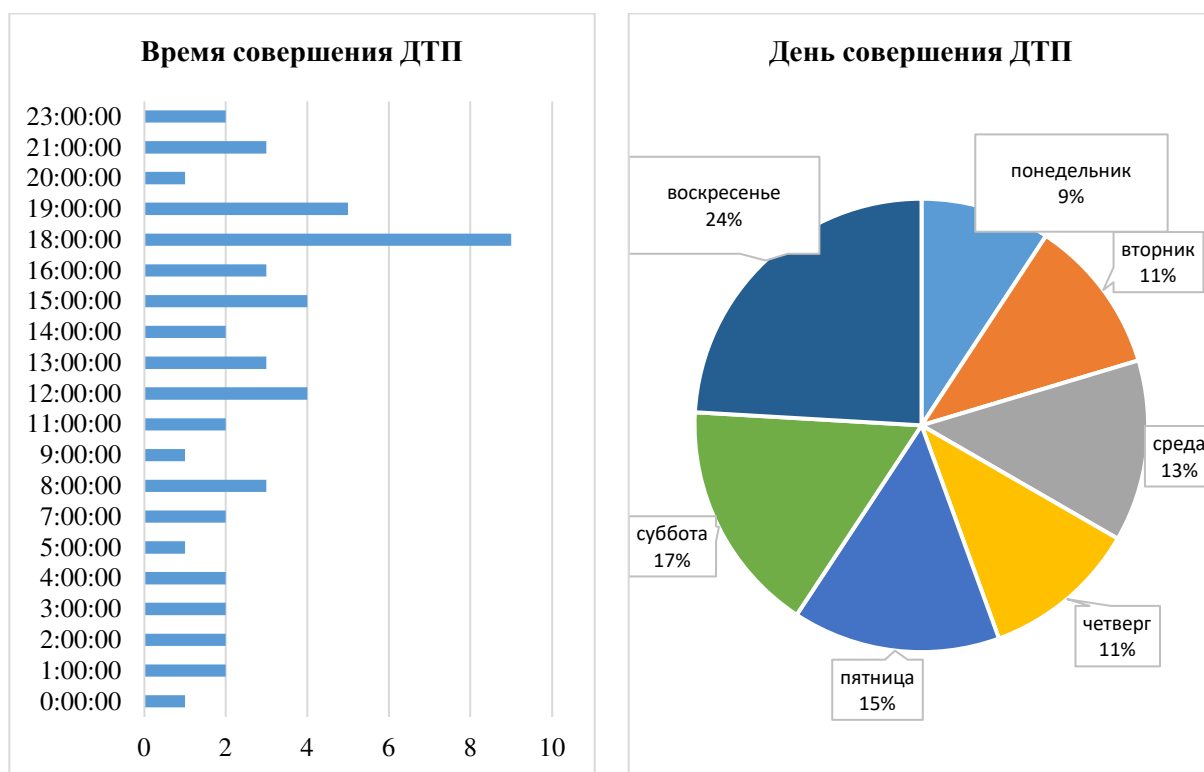


Рисунок 35 Распределение ДТП по времени совершения

В 2019 году наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий приходилось на месяцы сезона отпусков - июль, август и сентябрь. В 2020 г. выражен только августовский пик. На фоне выраженного общего снижения количества ДТП в 2021г. наблюдается яркая сезонность дорожных происшествий. Впервые за 3 года можно выделить майский пик происшествий, а также увеличение августовских ДТП.

Чаще всего ДТП фиксируются в выходные дни – на субботу и воскресенье приходится 41% всех происшествий. Относительно времени совершения наиболее неблагоприятными являются вечерние часы пик (18-19 часов).

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

Таблица 30 Причины ДТП

Вид нарушения ПДД	Количество по годам		
	2019	2020	2021
Выезд на полосу встречного движения	3	2	1
Выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено	0	1	0
Другие нарушения ПДД водителем	2	1	2
Нарушение правил перевозки людей	1	0	0
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	2	7	4
Неправильный выбор дистанции	2	0	0

Вид нарушения ПДД	Количество по годам		
	2019	2020	2021
Несоблюдение бокового интервала	0	2	1
Несоблюдение очередности проезда	0	2	3
Несоблюдение очередности проезда перекрестков	6	0	0
Несоблюдение требований ОСАГО	0	1	0
Несоответствие скорости конкретным условиям движения	2	0	2
Оставление места ДТП	2	0	2
Превышение установленной скорости движения	1	1	0
Управление ТС в состоянии наркотического опьянения	1	0	0
<b>Итого:</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>15</b>

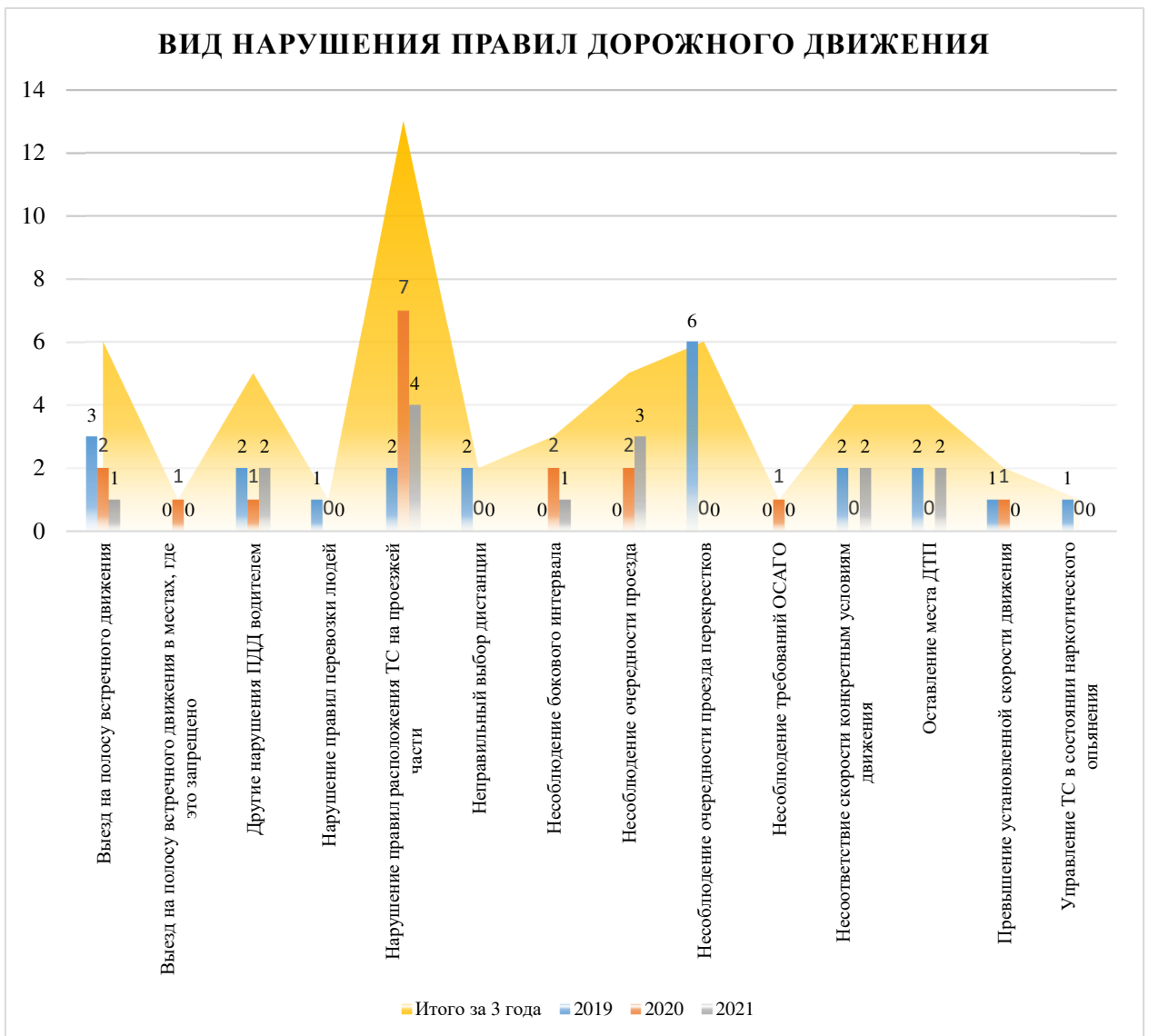


Рисунок 36 График распределения видов нарушения ПДД, повлекших за собой возникновение ДТП.

Наиболее распространёнными причинами дорожно-транспортных происшествий являются нарушение правил расположения ТС на проезжей части, выезд на полосу

встречного движения и несоблюдение очередности проезда. При этом все 3 этих типа нарушений ПДД являются затухающими. Обращают на себя внимание прогрессирующие (нарушения: несоблюдение очередности проезда) и стабильные (несоответствие скорости конкретным условиям движения и оставление места ДТП) причины возникновения ДТП.

При формировании мероприятий КСОДД необходимо уделить особое внимание мероприятиям по обеспечению безопасности проезда перекрёстков с интенсивным движением и мероприятиям в области контроля скоростного режима. Требуется 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 Ленинградского района за последние 5 лет была выполнена комплексная схема организации дорожного движения Ленинградского района в 2019 году и разработан проект организации дорожного движения Ленинградского сельского поселения в 2017 году.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод о низком уровне финансирования в области организации дорожного движения. Для повышения данного показателя необходимо провести актуализацию проектов организации дорожного движения, наладить муниципальный контроль в области разработки документации по организации дорожного движения всеми собственниками дорог, а также начать на ежегодной основе проводить мероприятия по мониторингу дорожного движения на наиболее напряженных участках дорожной сети.

## **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 ст.Крыловская, х.Коржи, п.Образцовый путем строительства автомобильных обходов и изменения схемы движения грузового транспорта в перспективе 2036 года.

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.

Рост уровня автомобилизации неизбежно приводит к увеличению интенсивности движения транспортных потоков. Однако, опорная дорожная сеть в перспективе 2036 года способна выдержать возросшую нагрузку. Единственным участком, на котором могут возрасти негативные явления, связанные с увеличением транспорта является участок автомобильной дороги «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская» от примыкания а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» до въезда в станцию Ленинградская, в связи с чем на первую очередь рекомендуется запланировать реконструкцию данного участка дороги.

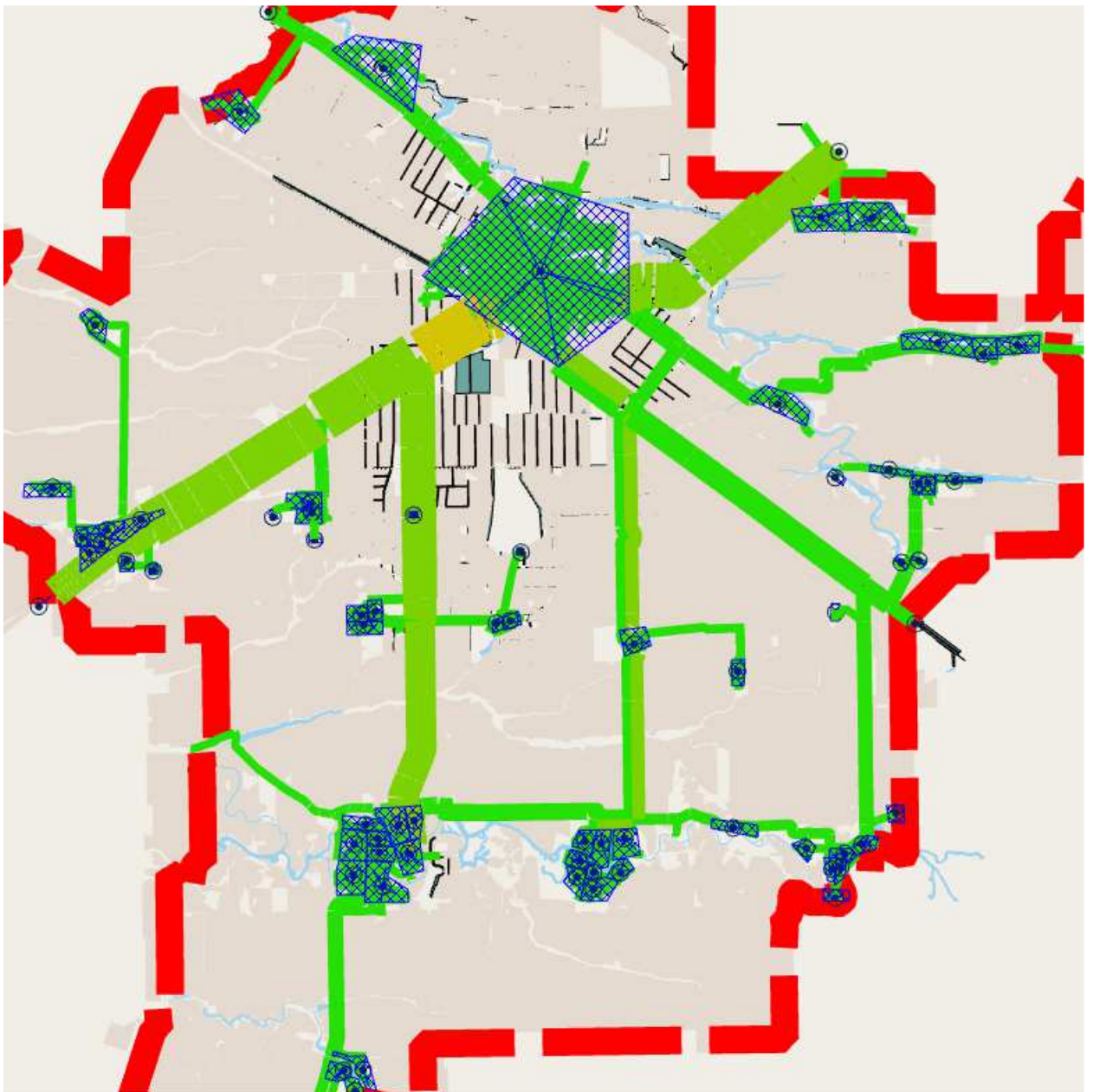
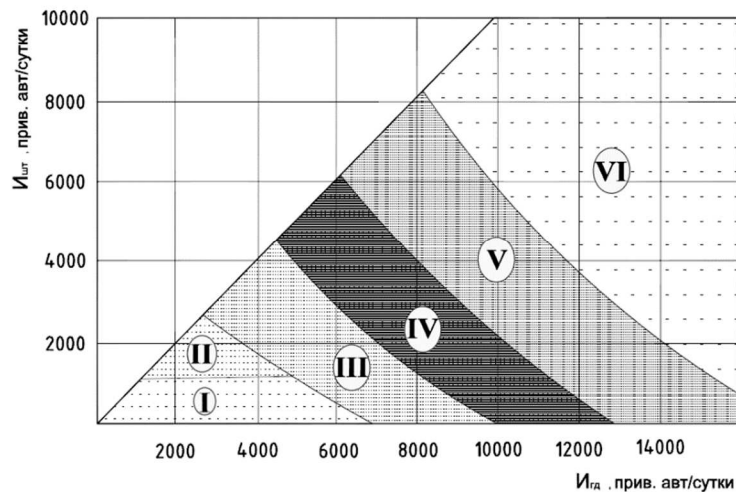


Рисунок 37 Картограмма загруженности автомобильных дорог в 2036 году.

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

Выбор вариантов планировочных решений произведён согласно номограмме, приведенной в ОДМ 218.4.005-2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»:





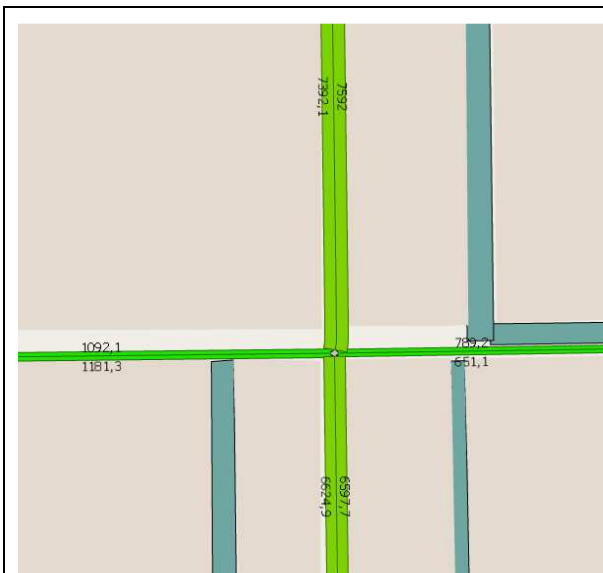
- перспективная интенсивность движения по второстепенной (менее загруженной) дороге, прив. авт./сут; - перспективная интенсивность движения по главной (более загруженной) дороге, прив. авт./сут; I - простое необорудованное пересечение; II - частично канализованные пересечения с направляющими островками 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 38 Номограмма для выбора вариантов планировочных решений пересечений

На текущую ситуацию пересечений и примыканий, неудовлетворяющих условиям ОДМ не выявлено. Однако, с учётом роста интенсивности движения, к 2032 году появится 7 таких участков:

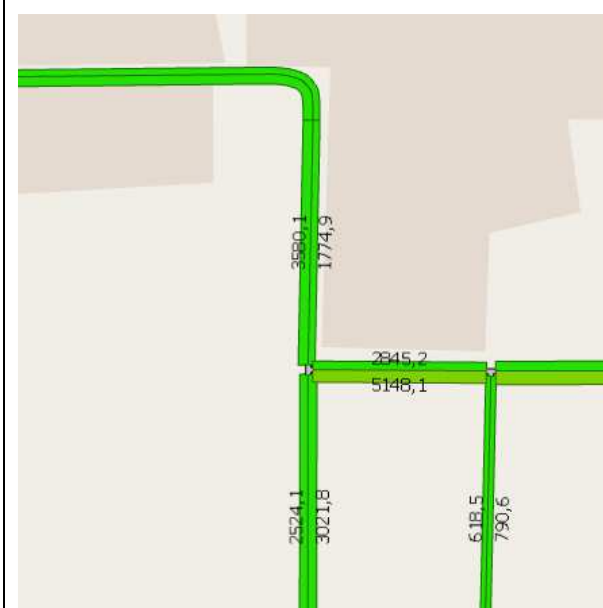
<p>Полностью канализованное примыкание ул. 30 Лет Победы п.Октябрьский к а/д «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»</p>	<p>Кольцевое пересечение с центральными островками малого диаметра на примыкании а/д «Подъезд к п. Уманскому» к а/д «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская»</p>





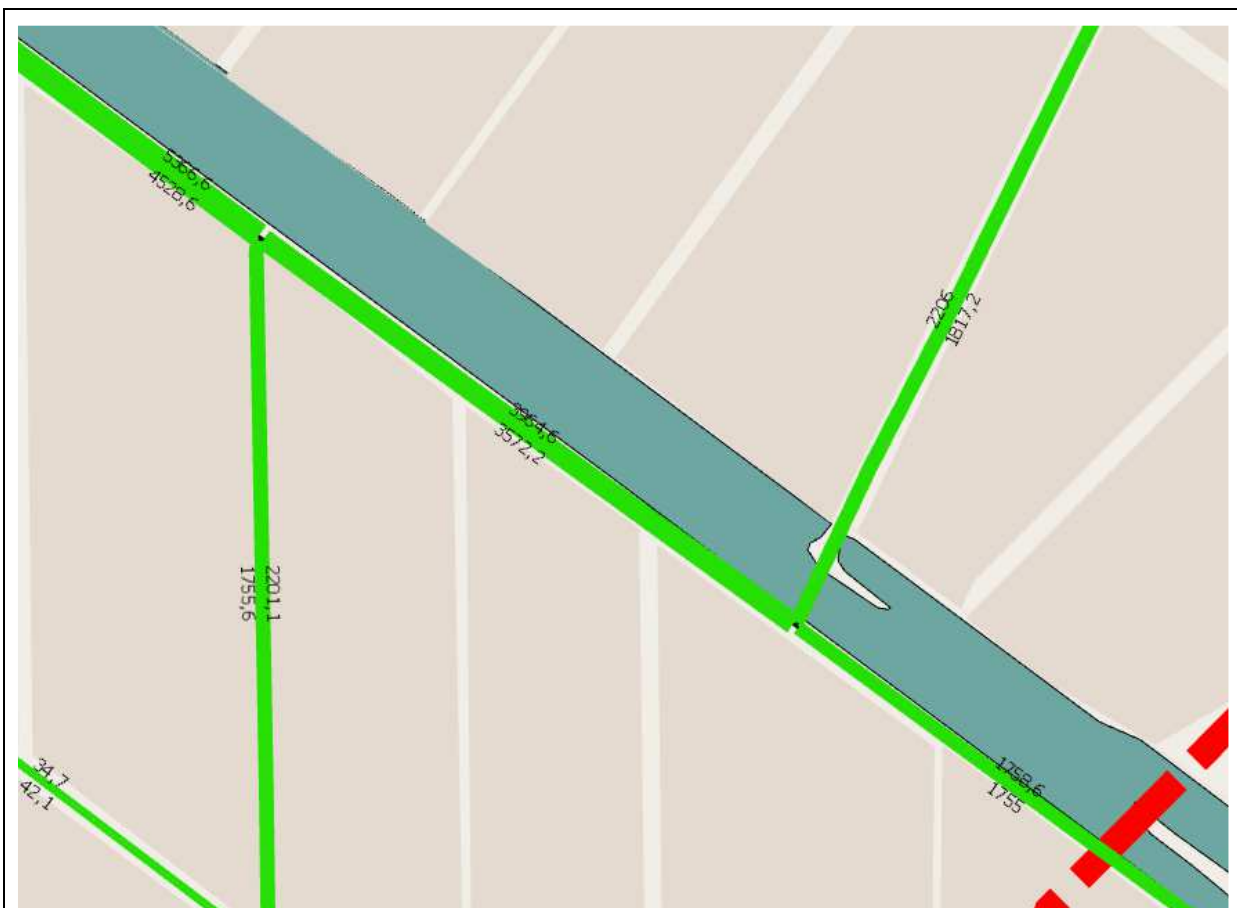
Полностью канализованное пересечение а/д «п. Первомайский - п. Звезда» и а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская»

Полностью канализованное пересечение ул.Прифермовская ст-цы Крыловская и а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская»



Частично канализованное пересечение с направляющими островками на второстепенной дороге на примыкании ул.Ленина ст-цы Новоплатнировская к а/д «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская»

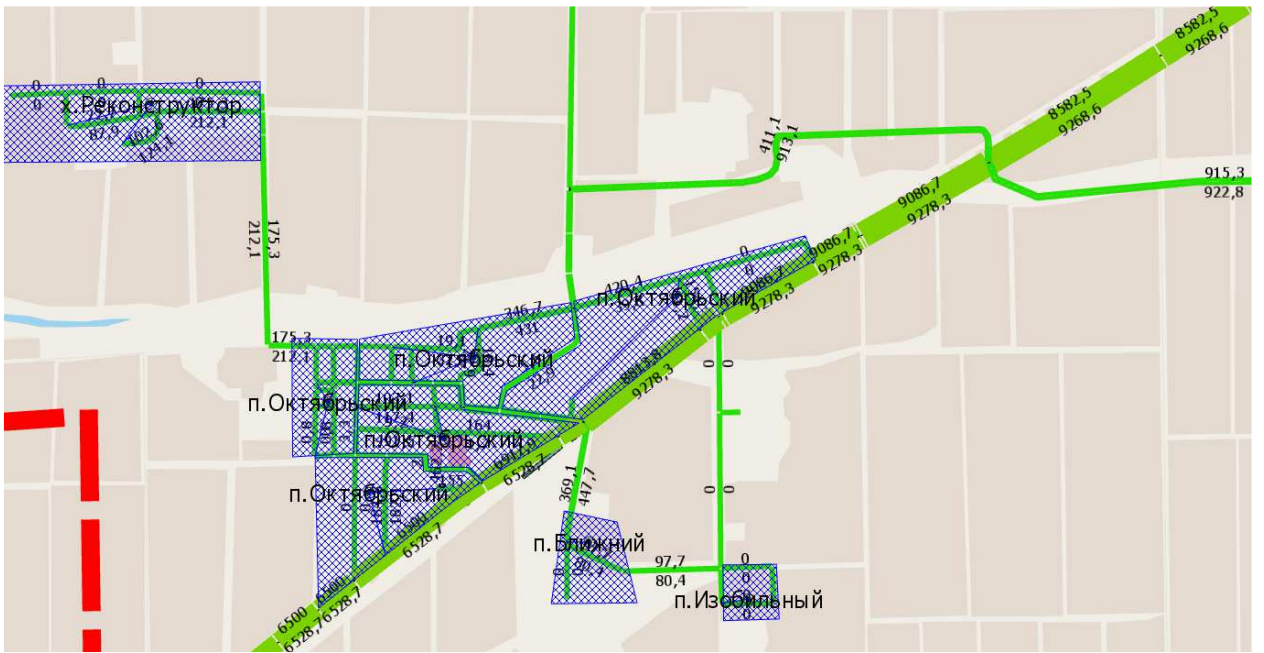
Кольцевое пересечение с центральными островками среднего диаметра на примыкании а/д «ст-ца Ленинградская - ст-ца Новоплатнировская» к а/д «ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская»



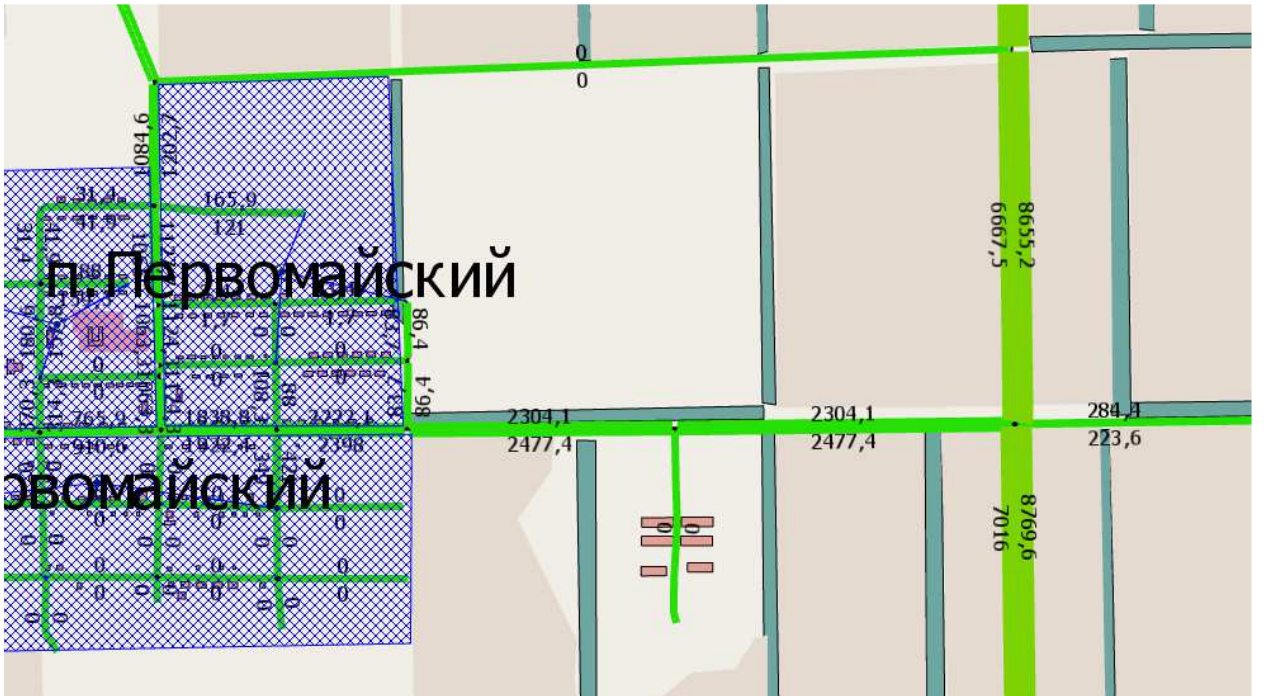
Частично канализированные пересечения с направляющими островками на второстепенной дороге на примыканиях а/д «п. Лаштованный - п. Образцовый - ст-ца Крыловская» и а/д «Подъезд к п. Бичевому» к а/д «ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская»

В результате реализации комплекса мероприятий по строительству автомобильных дорог количество участков, на которых необходимо предусмотреть строительство и/или реконструкцию пересечений и примыканий может измениться.

Интенсивность движения по а/д «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская», как и скорость движения по ней, будут непременно возрастать, чему поспособствует как строительство обьездной станицы Ленинградской, так и реконструкция упомянутой дороги, предусмотренные схемой территориального планирования Краснодарского края. В этой связи простые необорудованные выезды из п.Октябрьский с течением времени могут стать очагами дорожно-транспортных происшествий. Для предупреждения этого явления комплексной схемой организации дорожного движения предусмотрены запреты левых поворотов в п.Октябрьский и из него с перенаправлением всего транспорта на 2 участка въезда-выезда: на примыкание к ул.30Лет Победы и примыкание к обьездной дороге, где из-за возросшего в результате указанных мероприятий спроса запланированы кольцевые пересечения.



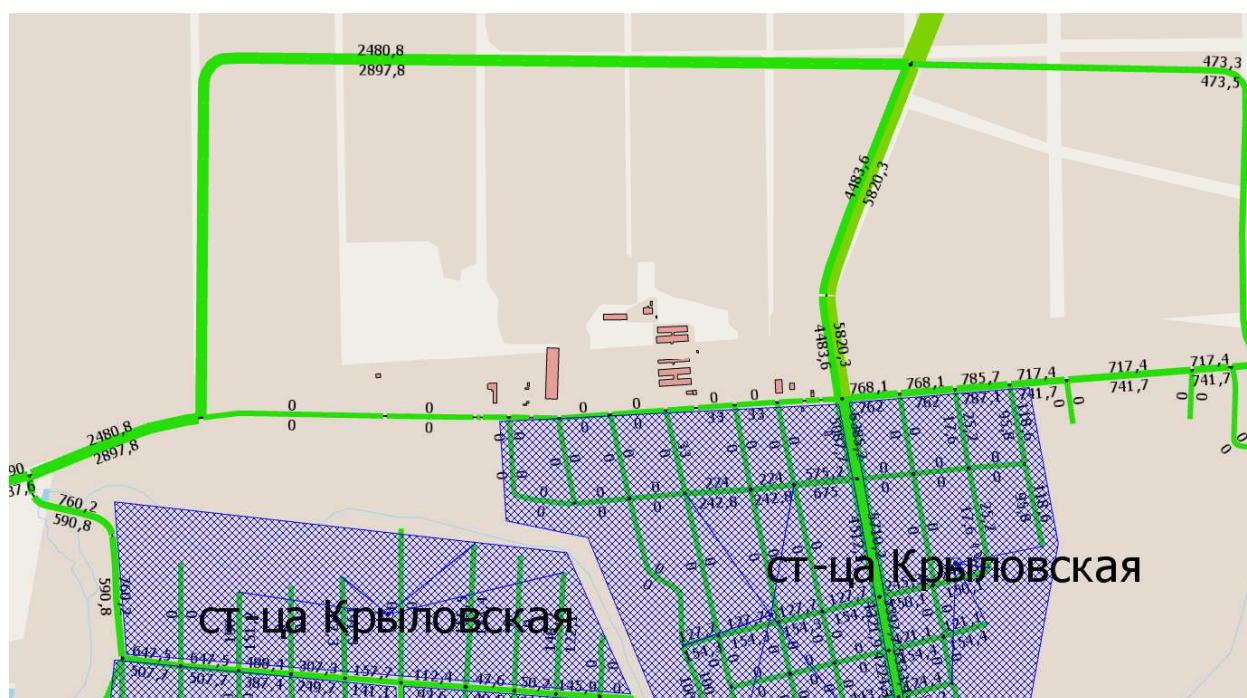
Интенсивность движения на пересечении а/д «п. Первомайский - п. Звезда» и а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» в результате намеченного комплекса мероприятий возрастёт до значений, при которых возникает целесообразность строительства круговой развязки. Эта целесообразность перерастёт в необходимость с учётом того, что через второстепенное направление данного пересечения будет проходить новый маршрут общественного транспорта.



Необходимость в организации полностью канализованного пересечения ул.Прифермовская ст-цы Крыловская и а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» после строительства объездной станции Крыловской отпадёт. В связи с этим для оптимизации расходов в рамках КСОДД на первую очередь запланировано



строительство светофорного объекта на данном перекрёстке без его реконструкции. Данное мероприятие будет подробнее рассмотрено в разделе 2.3.



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.

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.

### **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 31. 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

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
		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 Ленинградского района по условию №1 выявлена необходимость установки светофорного объекта: на примыкании улицы Красная к улице Юбилейная в станице Крыловская. Однако, наличие мостового перехода через р.Челбас делает данное мероприятие невозможным. В связи с этим мероприятиями КСОДД предусмотрены мероприятия по реконструкции дорожной сети в станице Крыловской с целью перераспределения транспортных потоков для снижения нагрузки на указанное пересечение.

#### **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 Ленинградского района мероприятия по данному разделу не планируются в связи с отсутствием 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, опорным 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 Ленинградского 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 и капитальный ремонт 20,763 км тротуарных объектов, обеспечивающих безопасное движение пешеходов к социально значимым объектам в границах каждого отдельно взятого населенного пункта. Перечень и месторасположение представлены в таблице и на рисунках ниже.

Таблица 32 Мероприятия по строительству и капитальному ремонту тротуарных объектов

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяжённость, км
<b>Строительство тротуаров</b>		
1	Строительство тротуара по ул. Школьной от автодороги подъезд к пос. Бичевый до ул. Октябрьской в пос. Бичевый Ленинградского района	0,743
2	Устройство тротуара по улице Речной по нечетной стороне от дома № 5 до дома № 53 х. Западном Ленинградского района	0,571
<b>Капитальный ремонт тротуаров</b>		
1	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Красной (устройство тротуара от ул. Юбилейной до ул. Комсомольской) в ст-це Крыловской	0,635
2	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Заречной (устройство тротуара от ул. Юбилейной до ул. Больничной), ул. Куйбышева (устройство тротуара от ул. Заречной до ул. Победы), ул. Больничной (устройство тротуара от ул. Заречной до дома №8 по ул. Больничной) в ст-це Крыловской Ленинградского района Краснодарского края	0,936
3	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Комсомольской (устройство тротуара по ул. Комсомольской от переулка Победы до дома №21 (слева) в х. Коржи Коржовского сельского поселения Ленинградского района	0,442
4	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Космонавтов (устройство тротуара) от дома №122 до дома №182 в п. Октябрьский Ленинградского района Краснодарского края	0,75
5	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Космонавтов (устройство тротуара) от дома №238 до дома №290 в п. Октябрьский Ленинградского района Краснодарского края	0,609
6	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Северной (устройство тротуара) от ул. Садовой до ул. 50 лет Октября п. Уманский	0,378
7	Капитальный ремонт (устройство) тротуара на автомобильной дороге по улице Северной от дома № 36 до дома № 47 в х. Белом	0,691

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование мероприятия</b>	<b>Протяжённость, км</b>
8	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Ленина (устройство тротуара) от ул. Набережной до ул. Красноармейской ст. Новоплатнировская	0,872
9	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Советов (устройство тротуара) от ул. Набережной до ул. Красной в ст. Новоплатнировская Ленинградского района Краснодарского края	0,198
10	Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьской от переулка Базарного до дома №39 (слева) в пос. Звезда	0,487
11	Капитальный ремонт тротуара по ул. Новой от дома №7 до дома №39 (слева) в пос. Звезда Первомайского сельского поселения	0,675
12	Капитальный ремонт автомобильной дороги (Устройство тротуара) по ул. Школьной от д. №60 до д. №104 и пер. Школьному от ул. Школьной д.№104 до ул. Победы в х. Куликовском	0,52
13	п. Звезда ул. Механическая	0,759
14	п. Звезда проезд от ул. Новая до ул. Октябрьская	0,307
15	п. Звезда ул. Октябрьская от ул. Октябрьская 16 до пер. Базарный	0,086
16	п. Звезда пер. Базарный	0,19
17	п. Первомайский ул. Мира от ул. Первомайская до ул. Мира 72	0,587
18	п. Первомайский ул. Первомайская от ул. Гагарина до ул. Ленина	0,349
19	п. Октябрьский ул. Садовая от ул. Садовая 1 до ул. Школьная	0,836
20	п. Октябрьский ул. Школьная от ул. Садовая до ул. 50 лет СССР	0,501
21	п. Октябрьский ул. 50 лет СССР от ул. Школьная	0,72
22	п. Октябрьский ул. Мира от ул. Мира 5 до пер. Пионерский	0,246
23	п. Октябрьский пер. Пионерский	0,338
24	х. Коржи ул. Школьная от ул. Школьная 1 до ул. Победы	0,324
25	х. Коржи проезд от ул. Комсомольская до пер. Школьный	0,054
26	х. Коржи пер. Школьный	0,366
27	х. Ромашки от ул. Хлеборобов 31 до пересечения	0,251
28	п. Бичевой ул. Красная	0,48
29	п. Образцовый ул. Октябрьская от ул. Гаражная до ул. Школьная	0,61
30	п. Образцовый ул. Ленина	0,225
31	п. Образцовый ул. Школьная от ул. Школьная 17 до ул. Садовая	0,435

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяжённость, км
32	ст. Новоплатнировская ул. Кирпичная от ул. Юбилейная до ул. Школьная	0,274
33	ст. Новоплатнировская ул. Советов от ул. Почтовая до ул. Комсомольская	0,418
34	ст. Новоплатнировская ул. Комсомольская от ул. Октябрьская до ул. Советов	0,167
35	ст. Новоплатнировская ул. Красноармейская от ул. Советов до ул. Ленина	0,179
36	ст. Новоплатнировская ул. Ленина от пересечения ул. Кирова до ул. Ленина 21а	0,287
37	ст. Новоплатнировская ул. Школьная от ул. Ленина до ул. Кирпичная	0,621
38	ст. Крыловская ул. Комсомольская от ул. Колхозная до ул. Энгельса	0,162
39	ст. Крыловская ул. Энгельса от ул. Комсомольская до ул. Озерная	1,198
40	ст. Крыловская ул. Юбилейная от ул. Энгельса до ул. Красная	0,35
41	ст. Крыловская ул. Юбилейная от ул. Мира до ул. Заречная	0,471
42	х. Западный ул. Светлая от дома № 133 до дома № 177	0,461

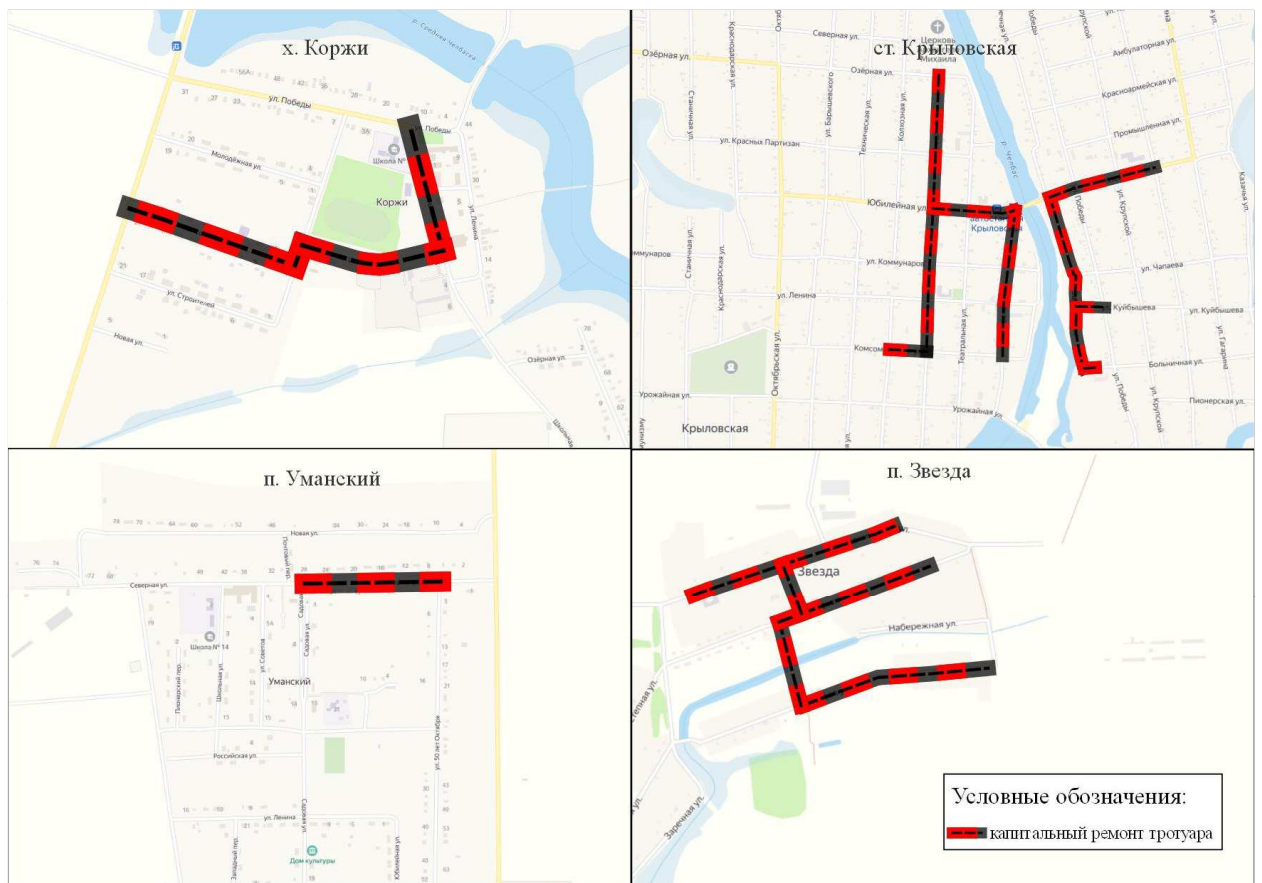


Рисунок 39 Расположение тротуарных объектов, планируемых к строительству (1)

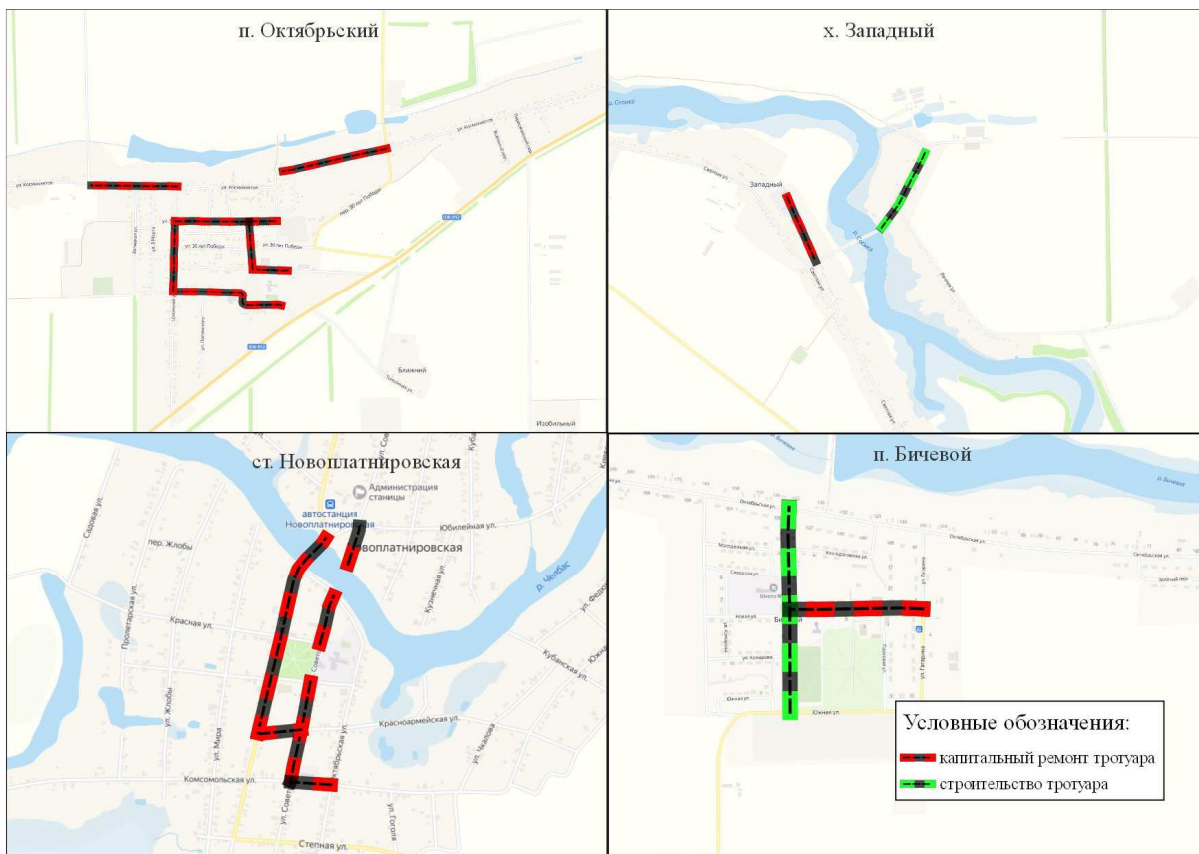


Рисунок 40 Расположение тротуарных объектов, планируемых к строительству (2)

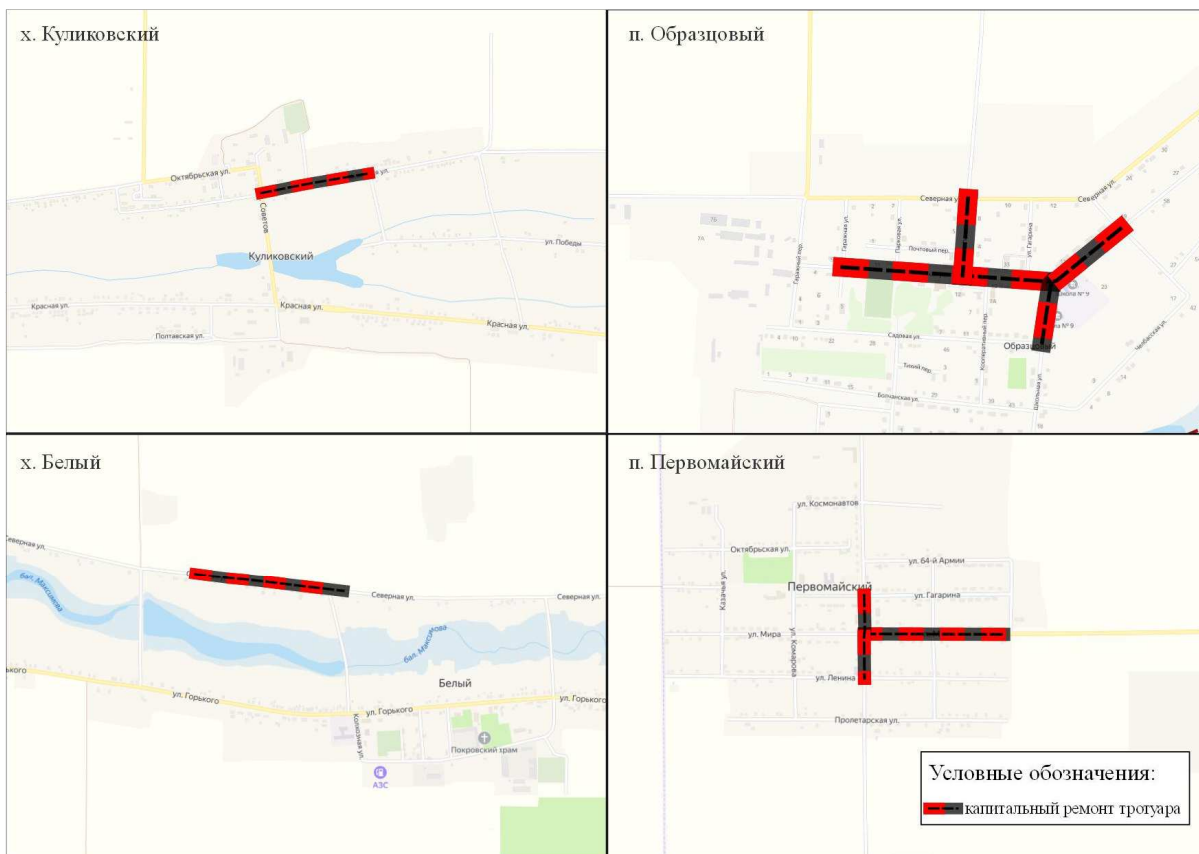


Рисунок 41 Расположение тротуарных объектов, планируемых к строительству (3)

## **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 Ленинградского 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.

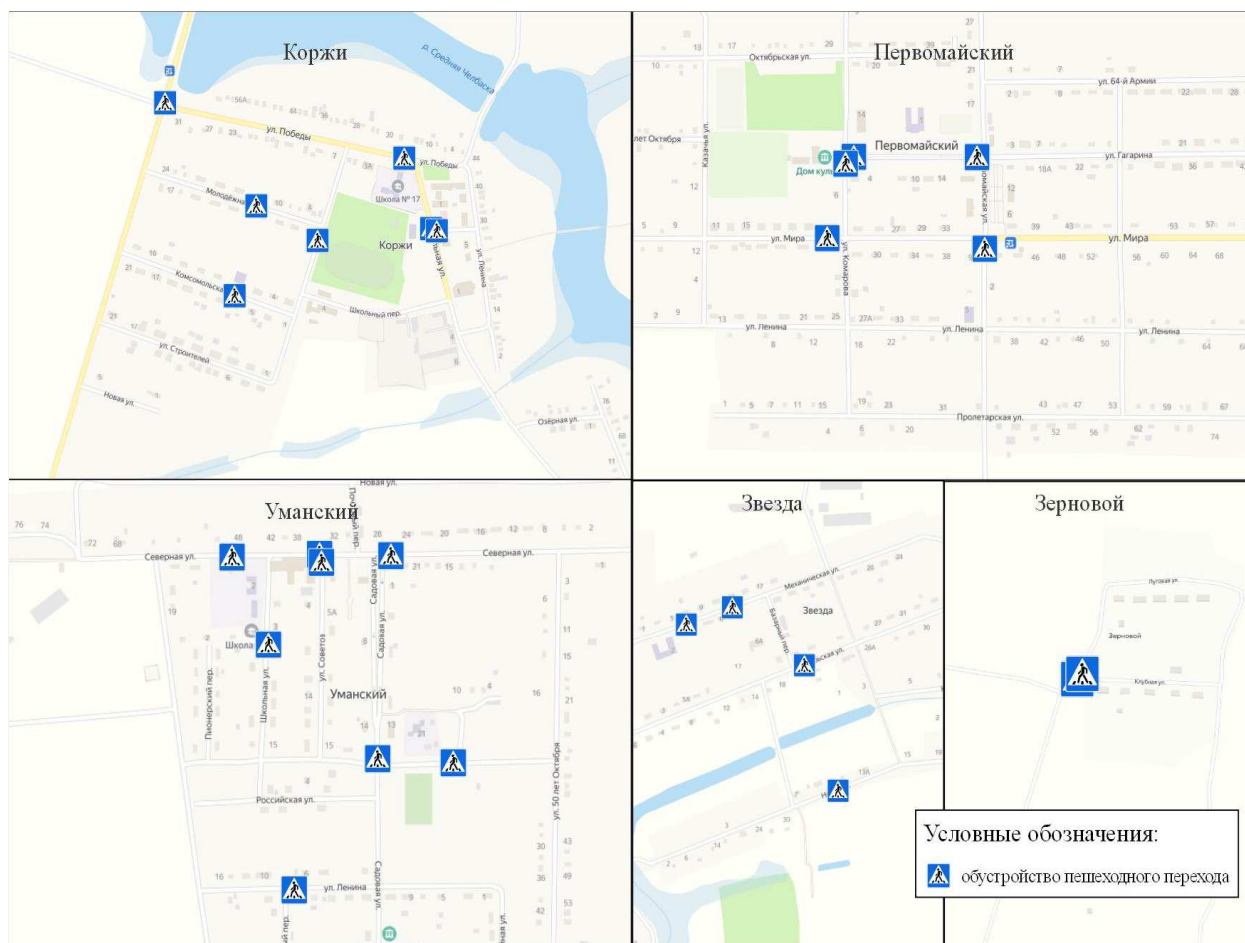


Рисунок 42 Расположение планируемых пешеходных переходов (1)



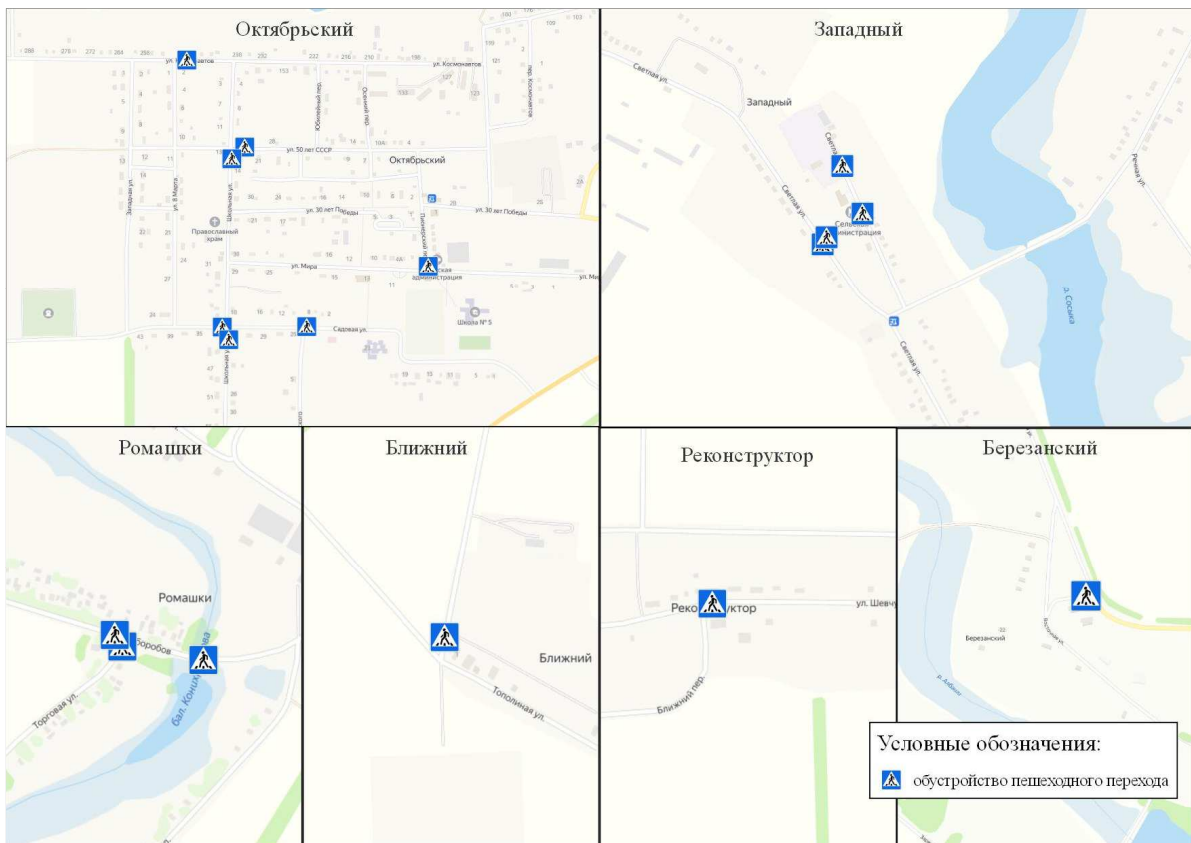


Рисунок 43 Расположение планируемых пешеходных переходов (2)

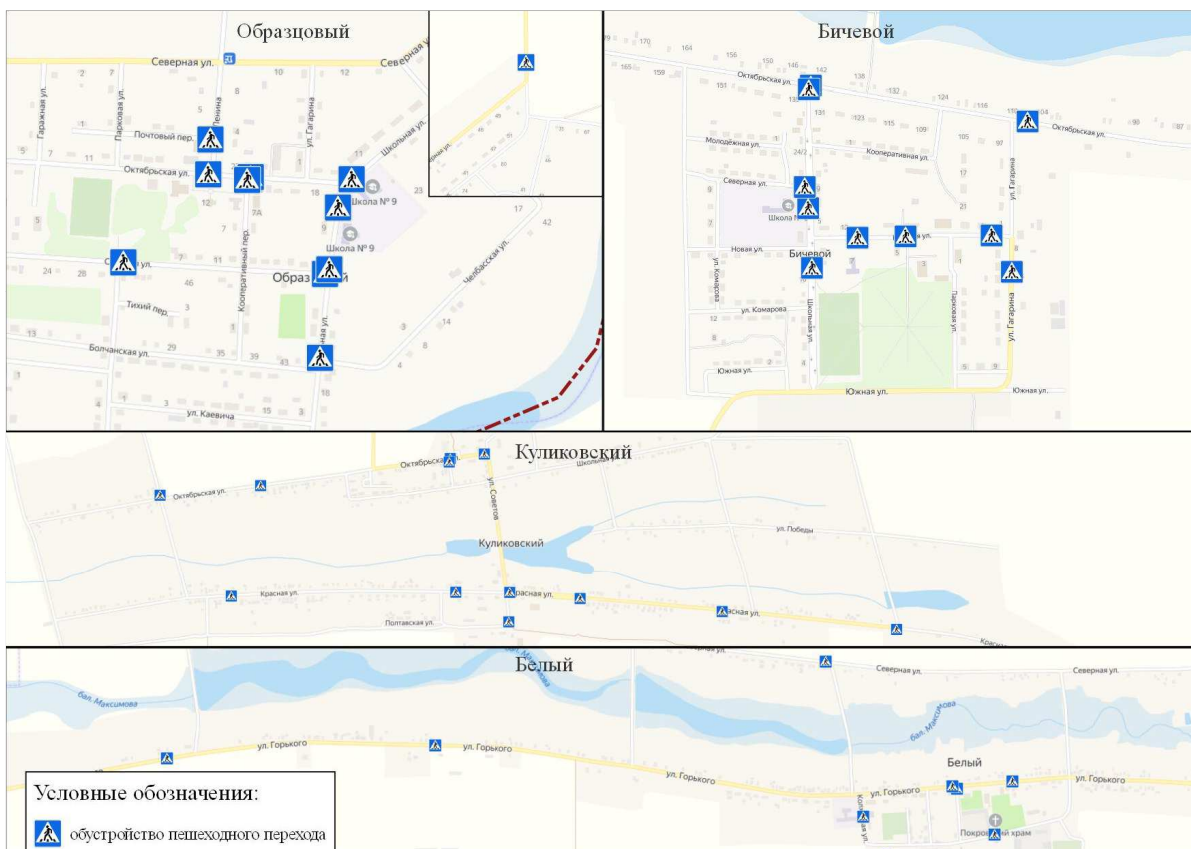


Рисунок 44 Расположение планируемых пешеходных переходов (3)

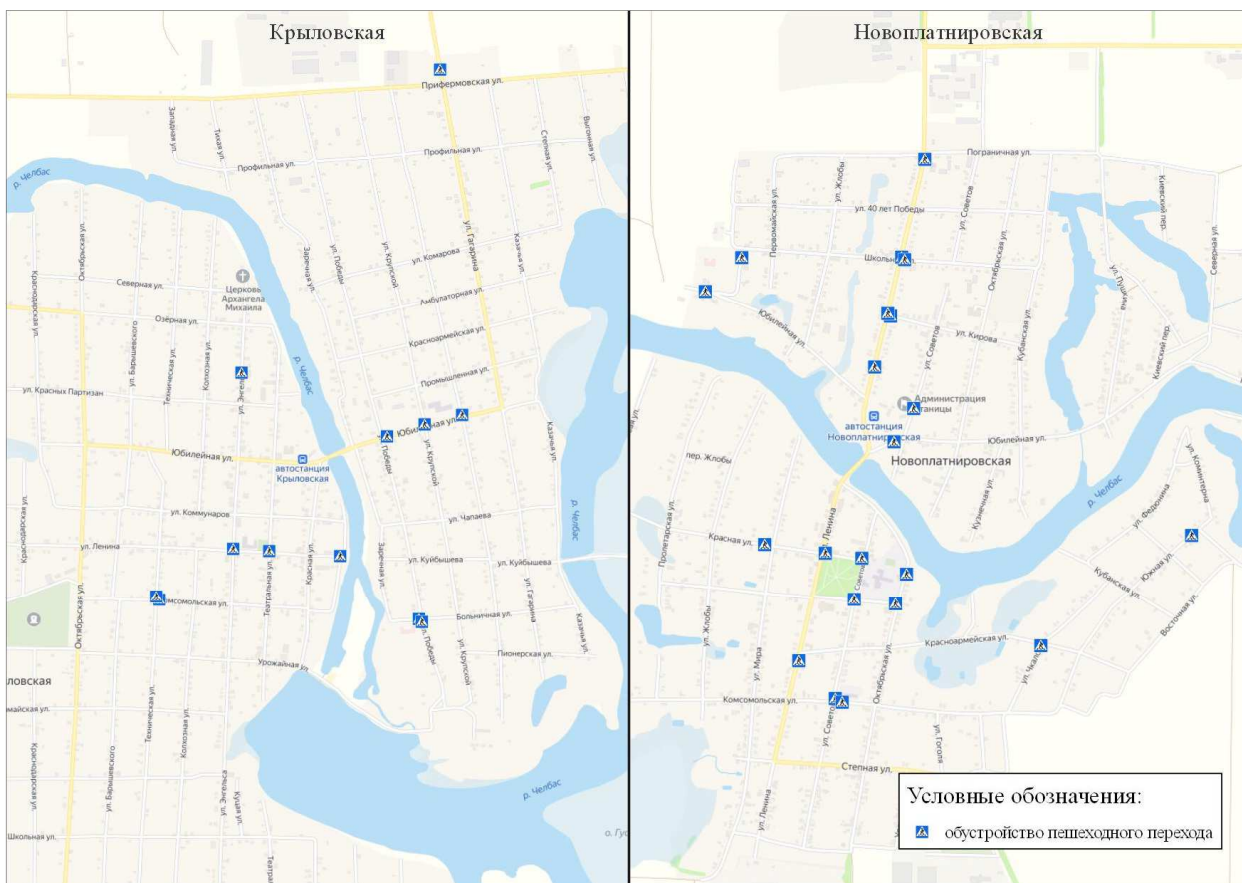


Рисунок 45 Расположение планируемых пешеходных переходов (4)

### 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 движение. 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 Ленинградского 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 33 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
	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

Категория велосипедиста	Виды поездок	Особенности велосипедиста	Требования к 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.

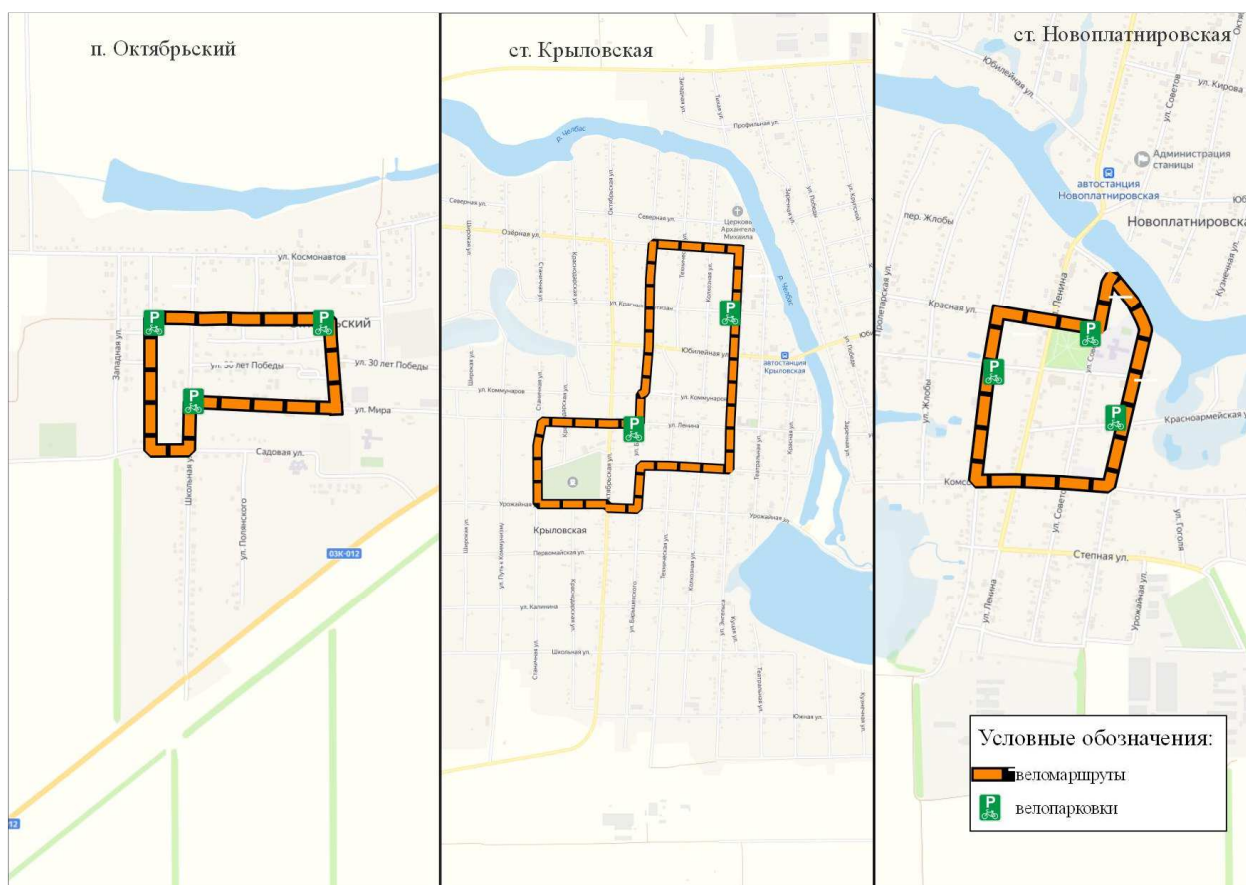


Ширина возможного проезда определяется по наиболее узкому участку и должна соответствовать минимальной нормируемой ширине велодорожки (1,5 м) при нормируемой ширине пешеходной части тротуара не менее 3 м.

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 вяжyщими составами. Материал поверхности покpытия и его структура выбирается с коэффициентом сцепления 0,6...0,75, обеспечиваемым при любых погодных условиях.

В рамках КСОДД разработано 3 велосипедных маршрута, расположенных в станциях Крыловская, Новоплатниpовская и в поселке Октябрьский.



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

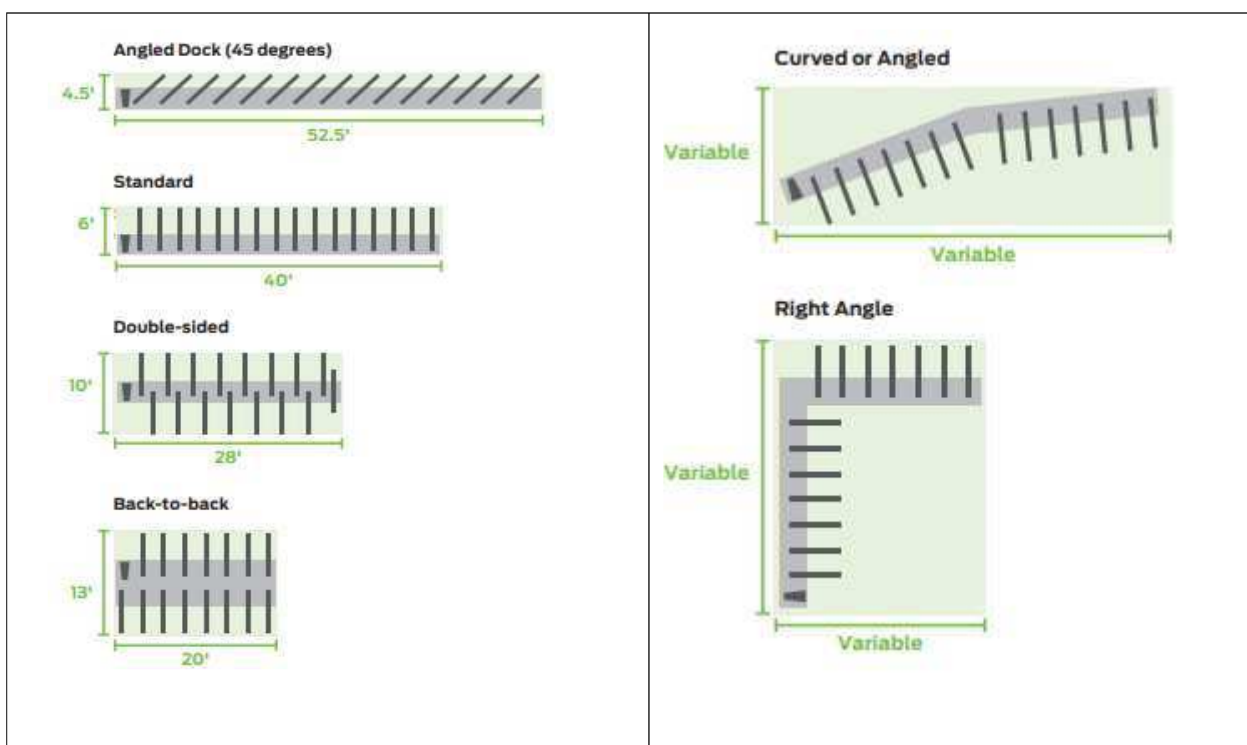


Рисунок 46 Типы велопарковок

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 Ленинградского района.

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

Формирование единого парковочного пространства необходимо для предотвращения заторовых ситуаций, исключения стоянки транспортных средств в зоне действия соответствующих запрещающих знаков, повышения уровня безопасности дорожного движения.

Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков. Кроме того, курсирующий в поисках места для парковки автотранспорт, снижает пропускную способность УДС, препятствует обеспечению безопасности жизнедеятельности и в целом ухудшает качество жизни населения.

С целью улучшения условий движения планируется организация внеуличных плоскостных парковочных мест на участках УДС, расположенных возле наиболее востребованных социальных учреждений:

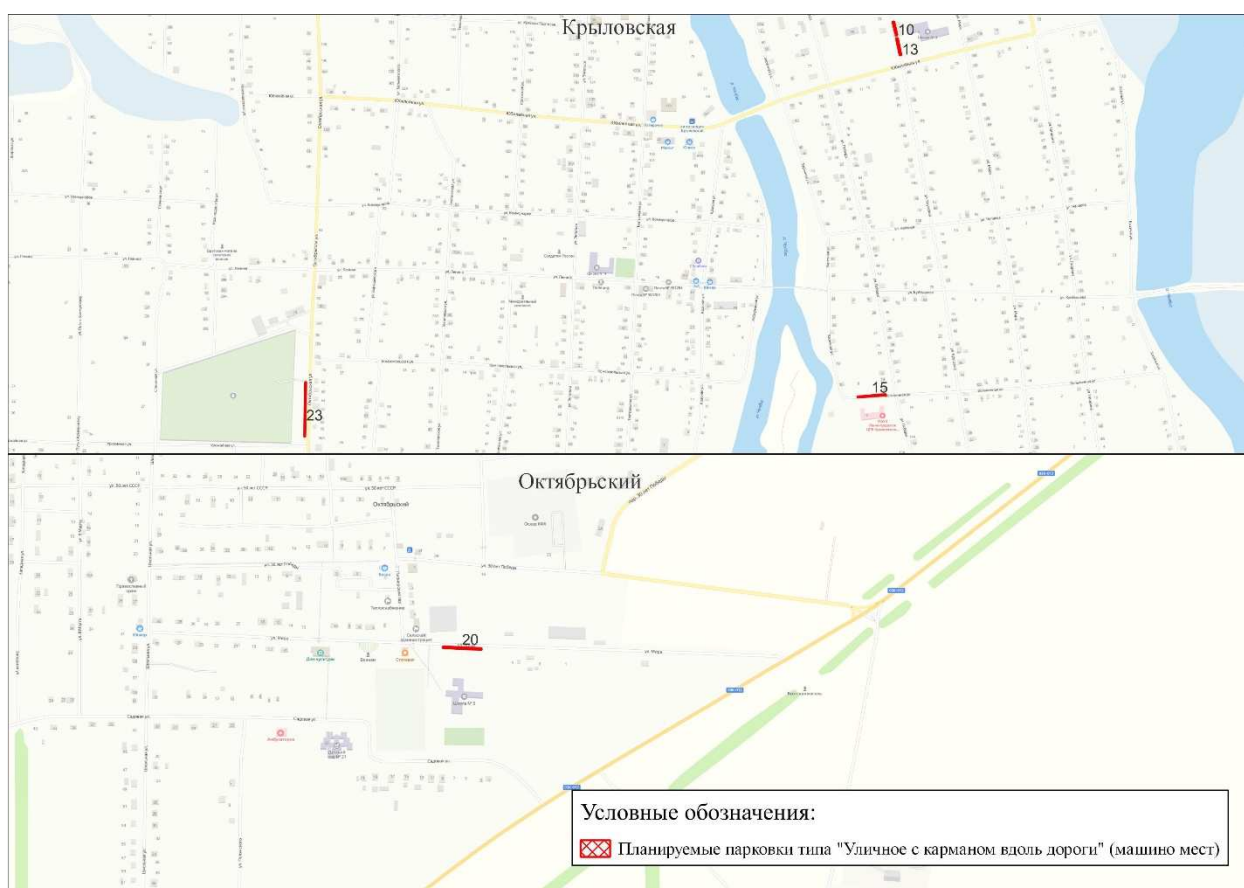


Рисунок 47 мероприятия по строительству парковочных карманов

Для исключения возможности заезда автомобилей на тротуар в зоне парковки необходимо установить ограждение, которое будет отделять зону, отведённую непосредственно под парковку, от тротуара:

- а) ограждение выполняется в виде специализированных металлических столбиков или малых архитектурных форм (в том числе вазонов или клумб);
- б) шаг расстановки ограждений не должен превышать 1,5 м;
- в) ограждение устанавливается на всём протяжении парковочной зоны вдоль края тротуара или парковки (в случае использования тротуара);
- г) высота ограждений должна составлять 0,8-1,0 м от уровня тротуара для парковок, размещённых на проезжей части;
- д) для парковок, полностью или частично размещённых на тротуарах, высота ограждения должна составлять 1,1-1,2 м от уровня тротуара.

На рисунках ниже изображены примеры организации ограждений вдоль края заездного кармана.

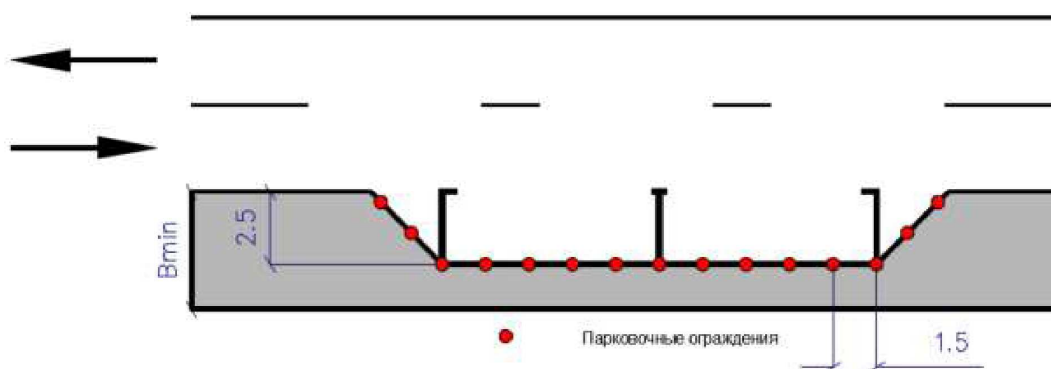


Рисунок 48 Рекомендации по организации ограждений вдоль края заездного кармана

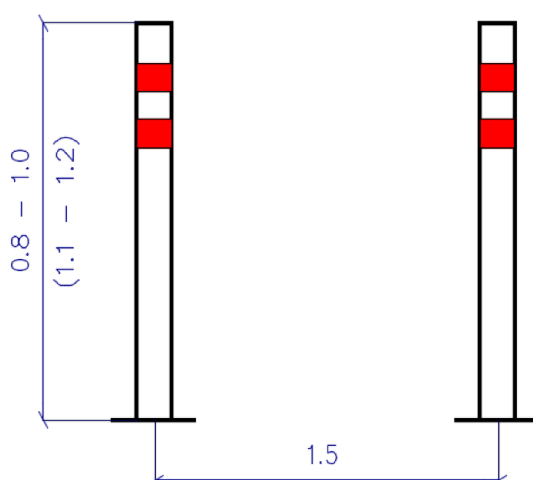


Рисунок 49 Пример металлических столбиков, используемых в качестве ограждения



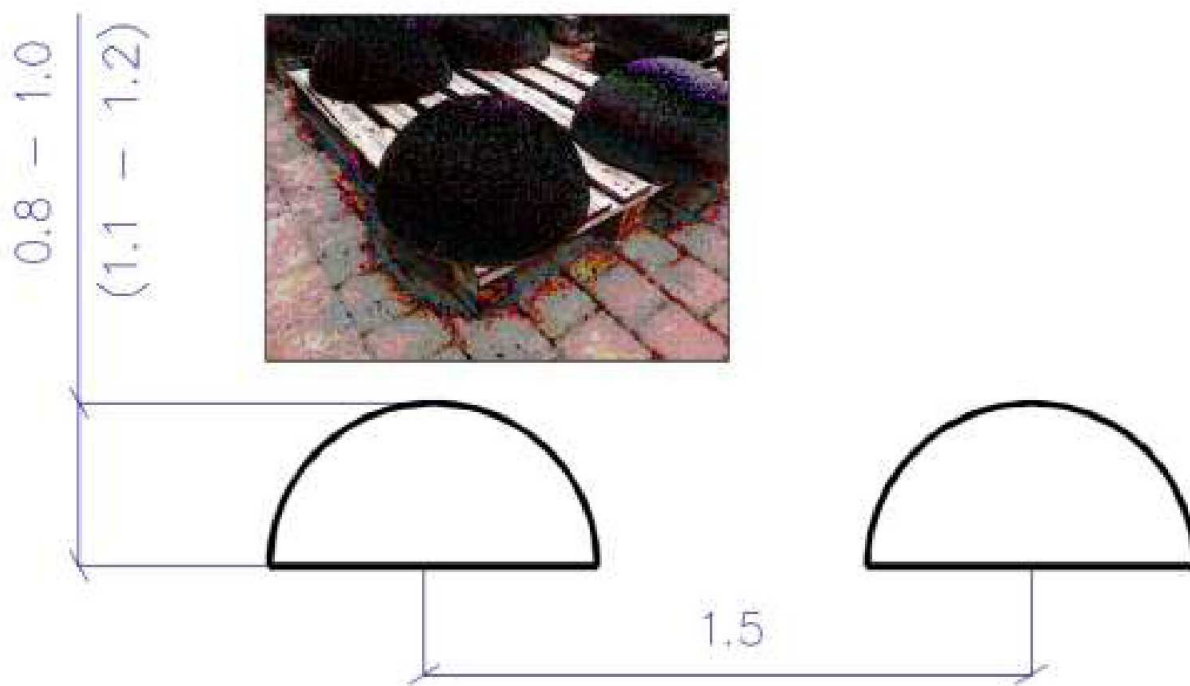


Рисунок 50 Ограждения в виде малых архитектурных форм

## 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.

Режим прекращения движения транспортных средств может быть использован с целью оптимизации организации дорожного движения или эксплуатационных затрат. Данная мера является исключительным случаем оптимизации транспортного обслуживания населения. Тем не менее, в рамках КСОДД запланировано два участка, движение по которым в результате реализации других мероприятий необходимо полностью ограничить – это автомобильная дорога «п. Первомайский - п. Звезда» на участке от км 0+000 до км 2+120 и подъезд к п.Изобильный.

В первом случае решение о введении режима прекращения движения диктуется необходимостью сохранения высокого уровня безопасности движения в условиях экономии бюджетных средств и обеспечении беспрепятственного пропуса транзитного транспорта. В результате общего роста интенсивности движения и реализации мероприятий, предусмотренных разделом 2.10 данной документации, потребуется организация дополнительного полностью канализированного примыкания а/д «п. Первомайский - п. Звезда» к а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» на расстоянии менее 1 километра от уже запланированного. Для снижения финансовой нагрузки в рамках КСОДД принято решение о перенаправлении всего потока транспорта через проектируемую круговую развязку на пересечении а/д «п. Первомайский - п. Звезда» с а/д «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская», что помимо очевидного эффекта повышения общего уровня безопасности движения позволит осуществлять ежегодную экономию на содержании двухкилометрового участка автомобильной дороги «п. Первомайский - п. Звезда».



В случае с подъездом к п.Изобильный решение также обусловлено необходимостью аккумуляции транспортных потоков в точке проектируемой кольцевой развязки и



концентрацией денежных потоков на содержании одного участка автомобильной дороги, через которую будет осуществляться въезд как в п.Ближний, так и в п.Изобильныйю



## 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 Ленинградский 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 культурно-делового центра - станции Ленинградская - в котором наблюдаются наиболее интенсивные транспортные и пешеходные связи (от периферии к центру). Дополнительно произведены расчёты транспортной доступности для различных жилых районов станции (между перифериями).

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 Ленинградскую из других поселений указанные нормы затрат времени допускается увеличивать, но не более чем в два раза.

Проведённый анализ транспортной связанности типа «периферия – центр» перспективы 2036 года показывает достаточный уровень транспортной доступности для жителей всех населённых пунктов Ленинградского района. Время на перемещения до въезда в районный центр не превышает 45 минут:

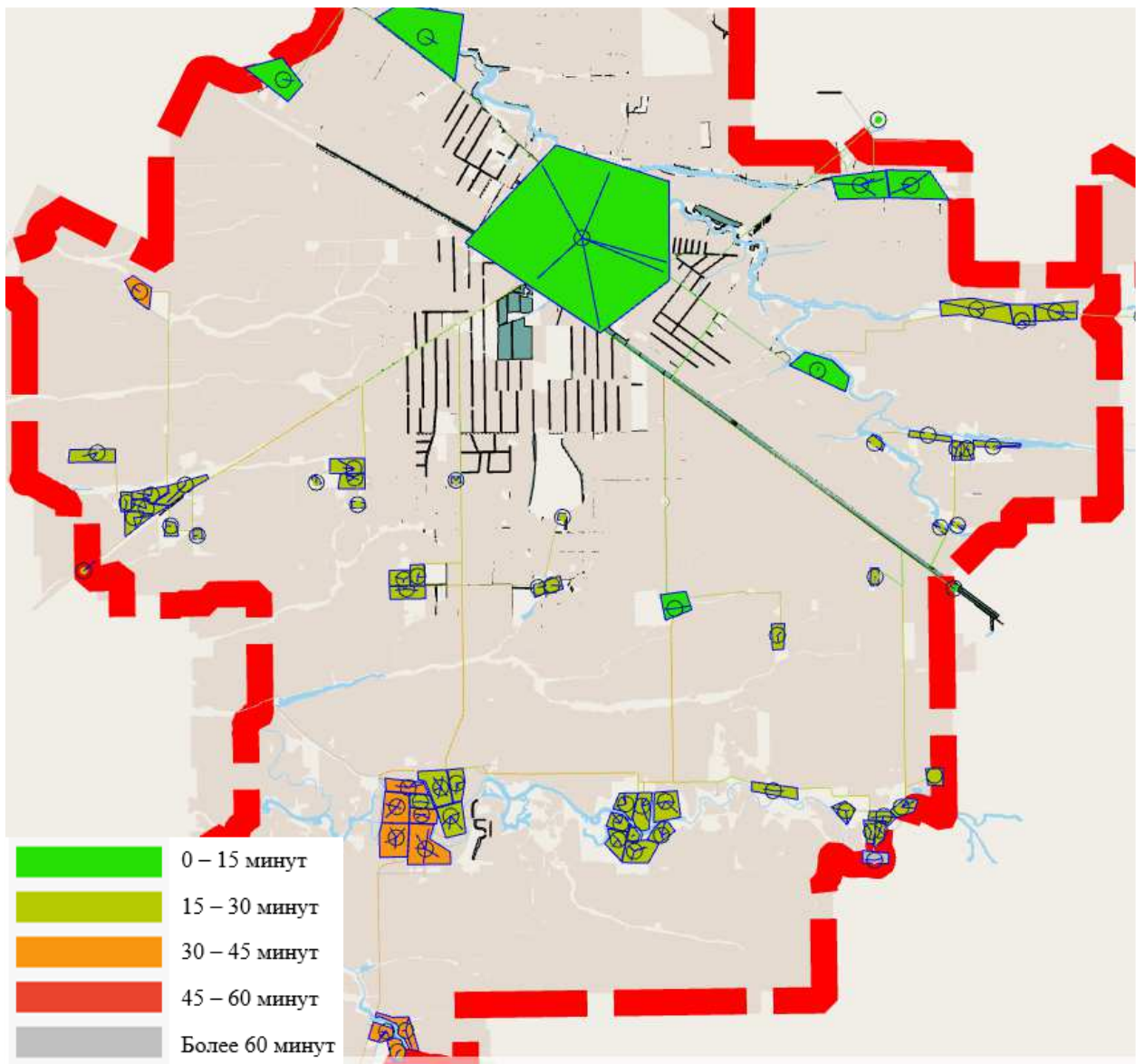


Рисунок 51 Изохроны доступности транспортных районов при движении в станцию Ленинградскую. Существующее положение.

Анализ транспортной связности типа «периферия – периферия» перспективы 2036 года показывает низкий уровень транспортной доступности п.Образцовый по отношению к посёлкам Уманский, Октябрьский, Грачёвка, Моторный, Изобильный, Ближний, а также хуторам Березанский и Реконструктор.

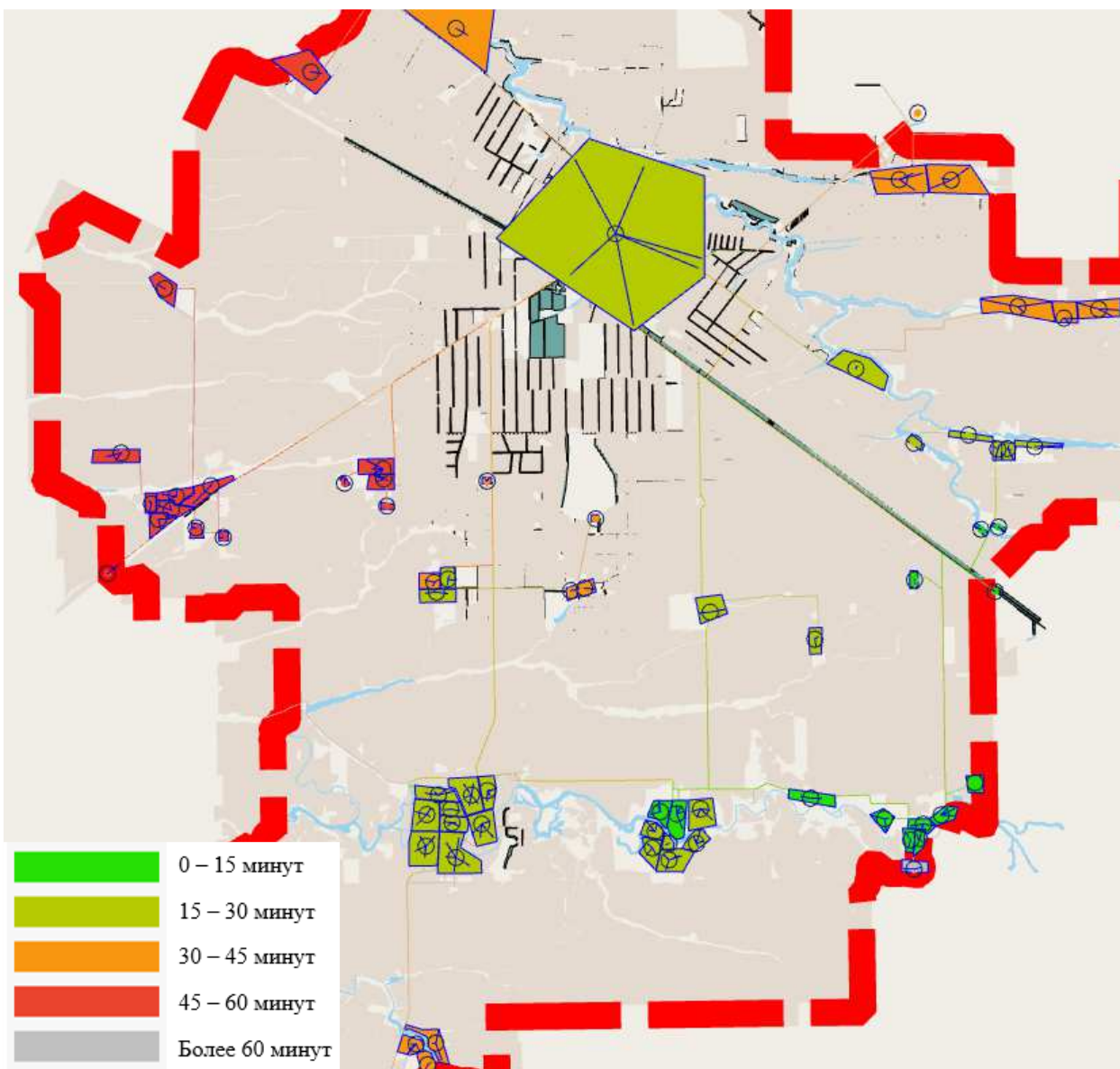


Рисунок 52 Изохроны доступности транспортных районов при движении из посёлка Образцовый. Существующее положение.

При движении из х.Коржи наблюдается низкий уровень связности с вышеперечисленными населёнными пунктами, а также с хуторами Восточный, Западный и посёлком Бичевой. Кроме того, появляются участки с критическим уровнем связанности. Так, чтобы добраться из хутора Коржи в п.Смелый, х.Белый, х.Куликовский, х.Ромашки потребуется более 1 часа.



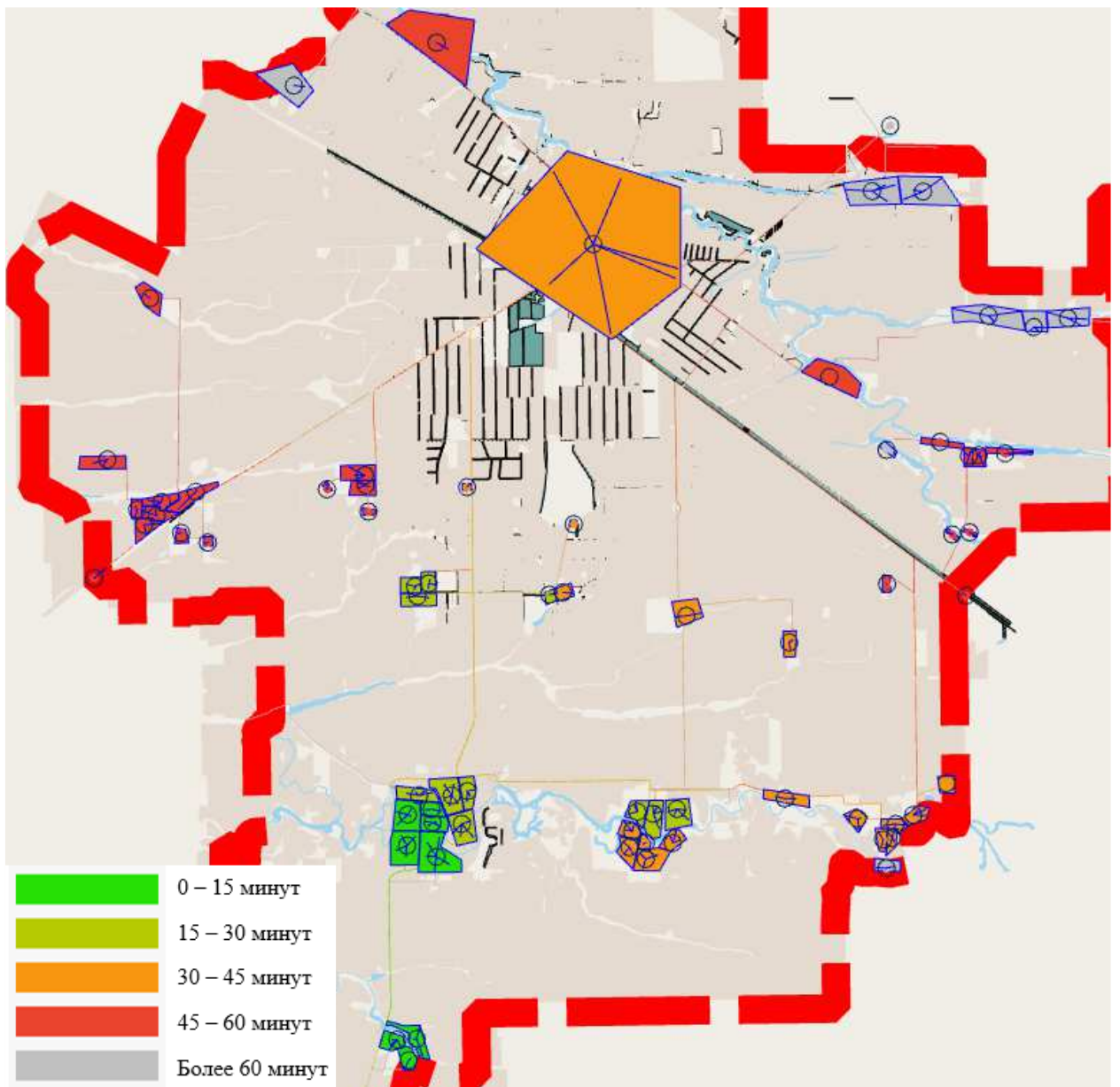


Рисунок 53 Изохроны доступности транспортных районов при движении из хутора Коржи. Существующее положение.

Из х.Ромашки время в пути до Крыловского, Новоплатнировского, Образцового, Восточного и Белохуторского сельских поселений приближается к критическим 60 минутам. В хутор Коржи дорога займёт более одного часа.

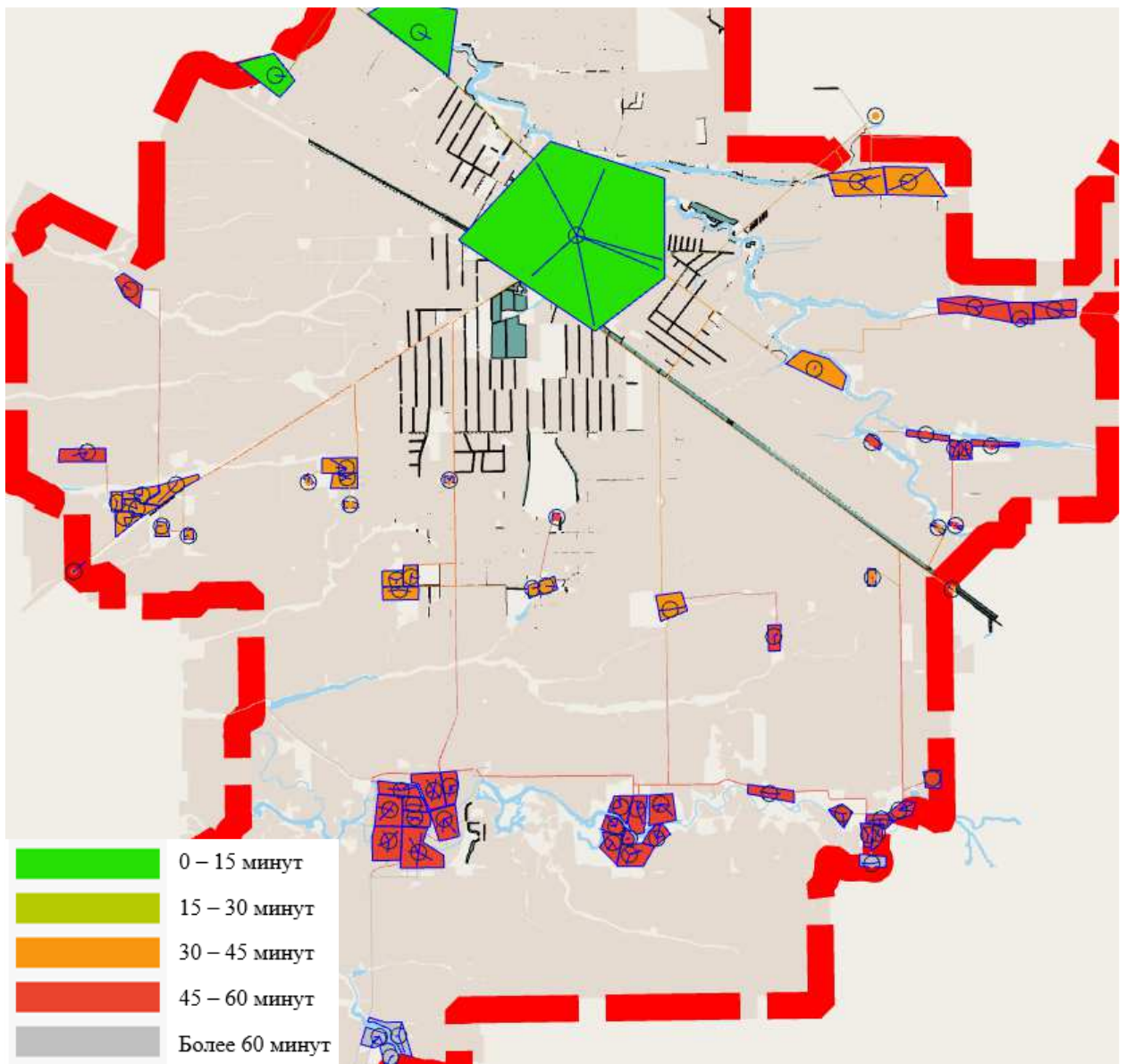


Рисунок 54 Изохроны доступности транспортных районов при движении из хутора Ромашки. Существующее положение

Ещё хуже ситуация со связностью наблюдается на востоке Ленинградского района, где допустимый уровень транспортной связности при движении из х.Белый наблюдается только для двух населённых пунктов района – хуторов Восточный и Куликовский

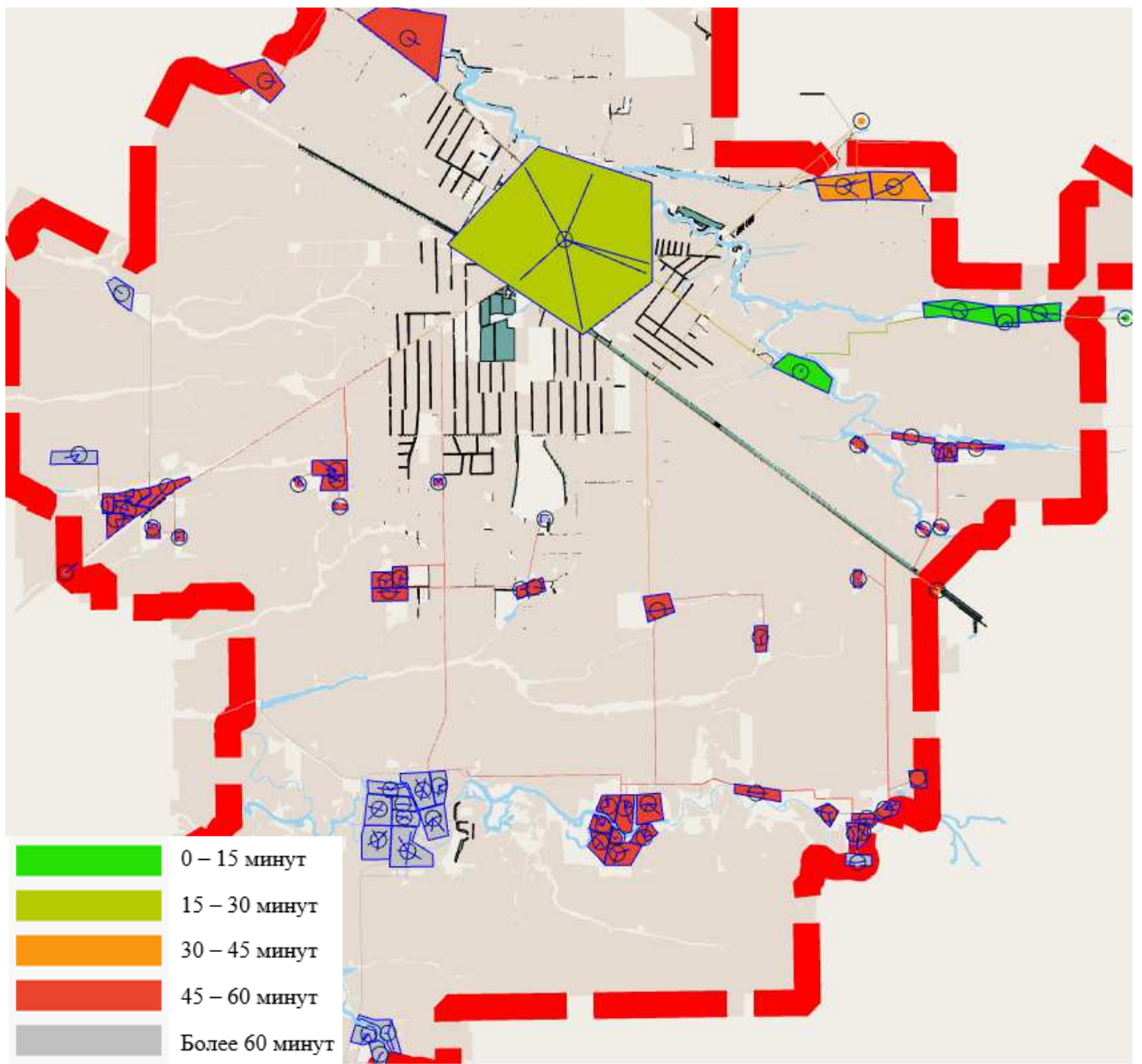


Рисунок 55 Изохроны доступности транспортных районов при движении из хутора Белый. Существующее положение

В результате проведённого анализа становится очевидным необходимость улучшить транспортные связи между юго-западной и северо-восточной частями Ленинградского района.

В значительной мере указанные проблемы нивелирует планируемый обход станции Ленинградской. Данный инфраструктурный проект не только избавит станцию от транзитного транспорта, но и улучшит связность сельских поселений, сократив время выхода на опорную сеть – автомобильные дороги «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская», «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская», «ст-ца Ленинградская - ст-ца Новоплатнировская» и «ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская». Со всех уголков Ленинградского района транспорт потянется к объездной, чтобы равномерно перераспределиться для дальнейшего движения.



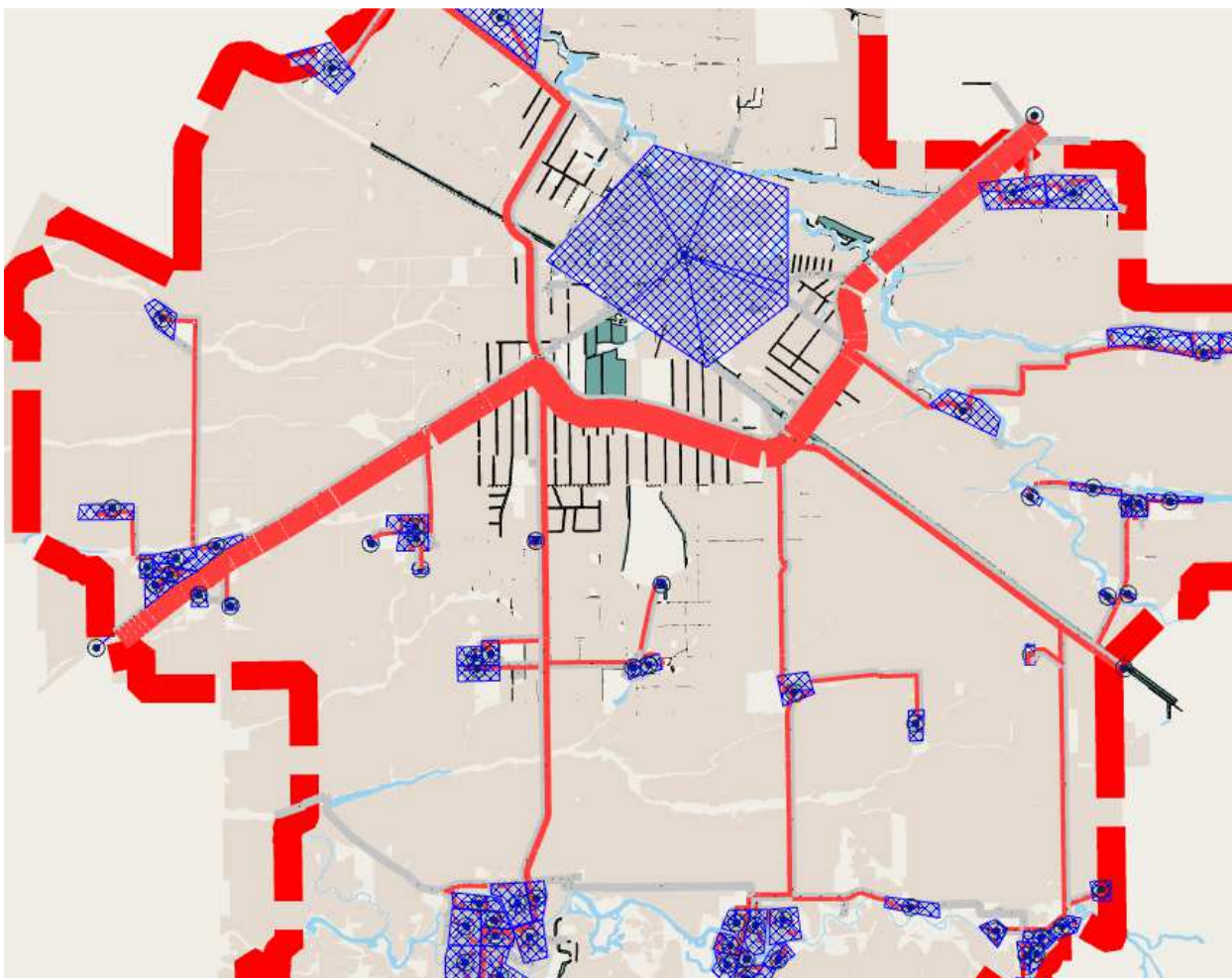
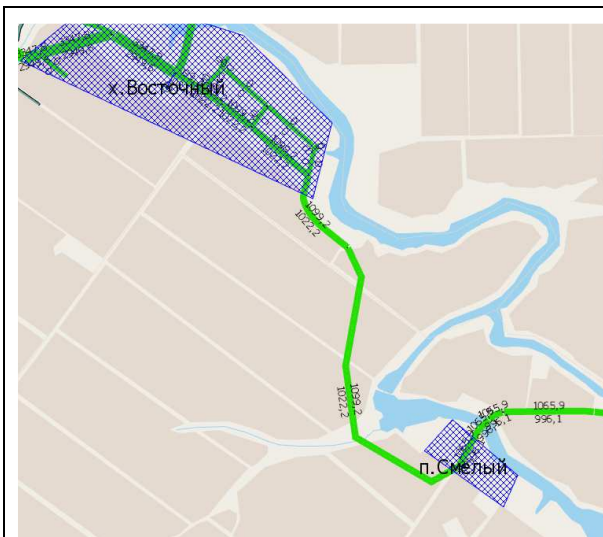


Рисунок 56 Картограмма перераспределения транспортных потоков при движении через объездную станции Ленинградской. Прогноз.

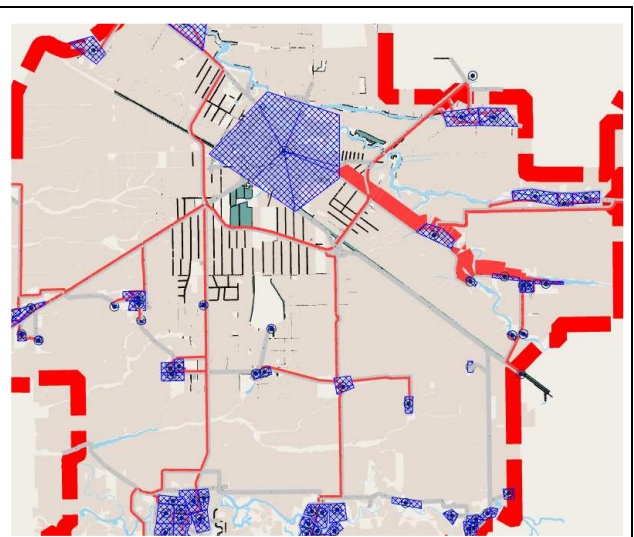
Однако, помимо запланированного в рамках схемы территориального планирования Краснодарского края обхода станции Ленинградской, в рамках КСОДД предлагается реализовать ряд менее масштабных проектов, направленных на улучшение транспортных связей типа «периферия – периферия».

Так, проведённые транспортные расчёты показали высокую эффективность новой автомобильной дороги «х.Восточный – п.Смелый». Создав спрос для более, чем 1000 транспортных средств в сутки, данный участок дорожной сети значительно сократит время в пути для жителей всего Восточного сельского поселения, обеспечив комфортные транспортные связи с опорной сетью района.



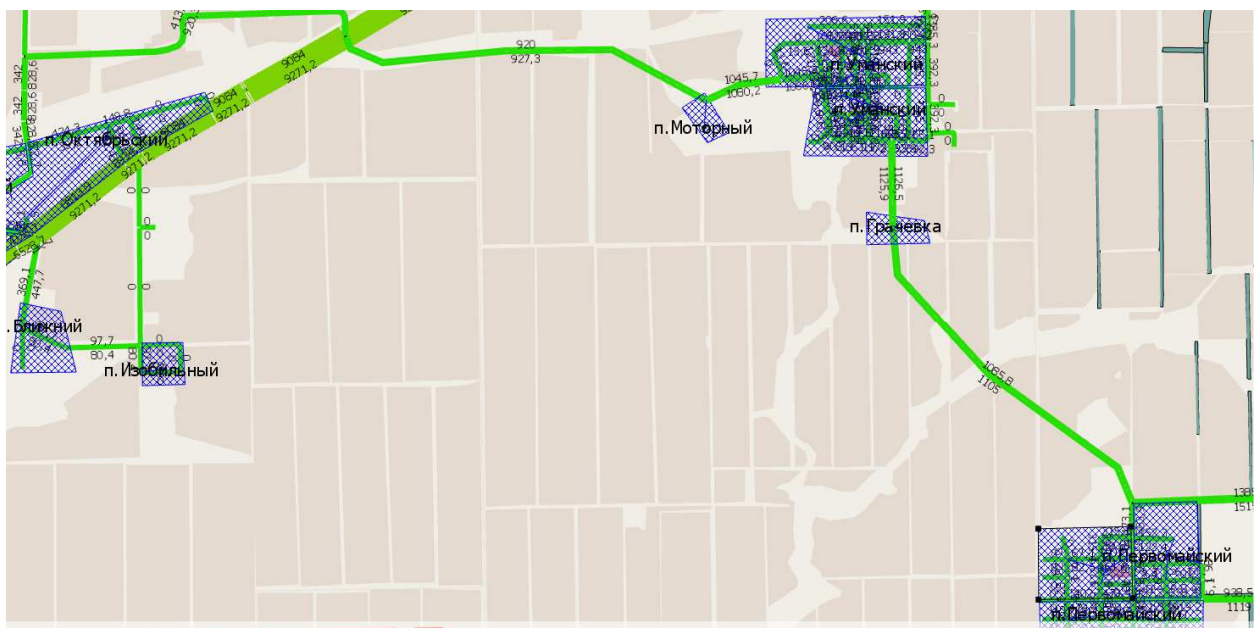


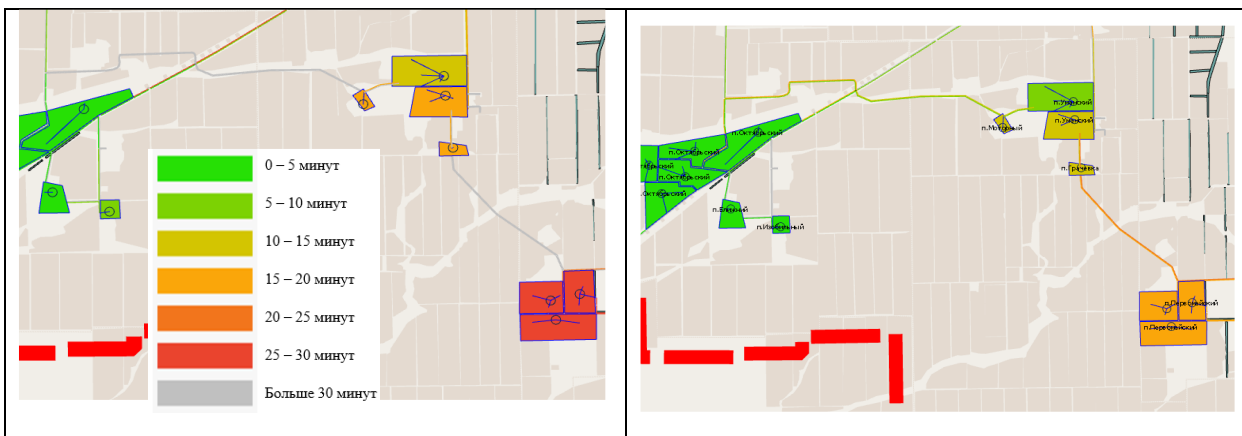
Интенсивность движения по планируемой а/д «х.Восточный – п.Смелый»



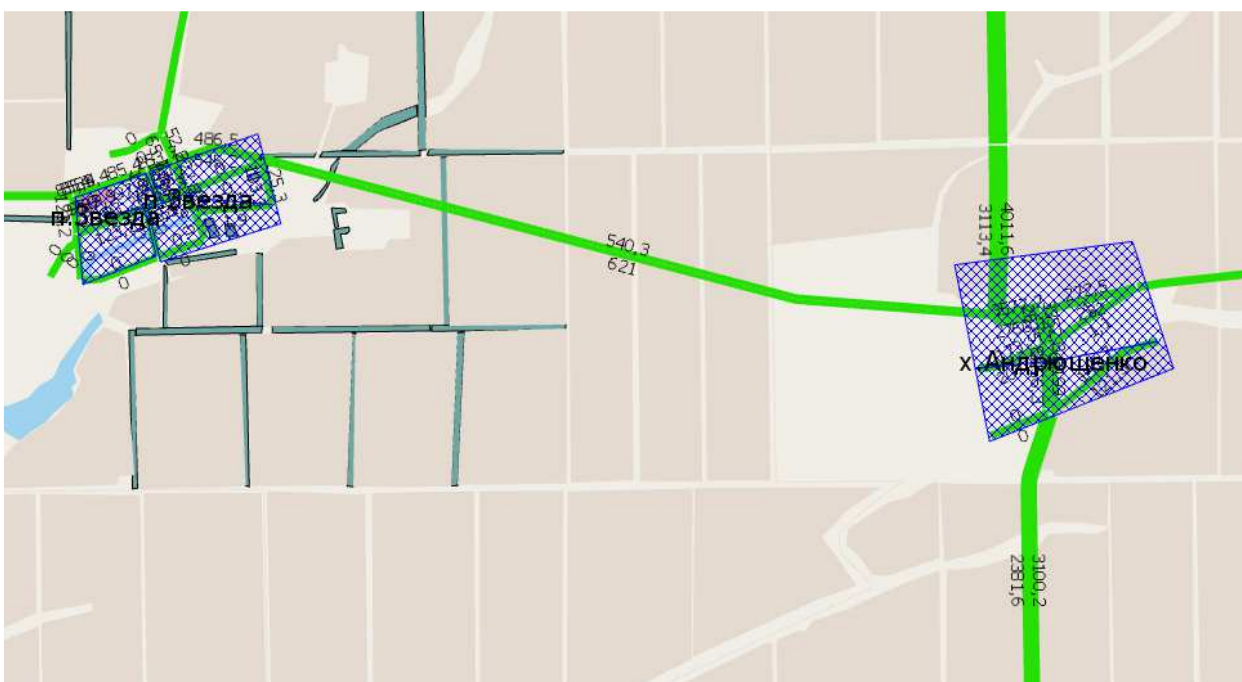
Распределение транспортного спроса при движении по планируемой а/д «х.Восточный – п.Смелый»

Не менее интересным является решение о строительстве автомобильных дорог «Октябрьский - Уманский» и «Уманский - Первомайский». Благодаря двум этим объектам, общей протяжённостью чуть менее 7 км, 1000 автомобилей (порядка 2300 человек) смогут сократить время на перемещения в 2 и более раз. Улучшение транспортной логистики между Уманским, Новоуманским и Первомайским сельскими поселениями подтолкнет к развитию более тесного экономического сотрудничества между их жителями, что приведёт к повышению стабильности и благосостояния всего района.

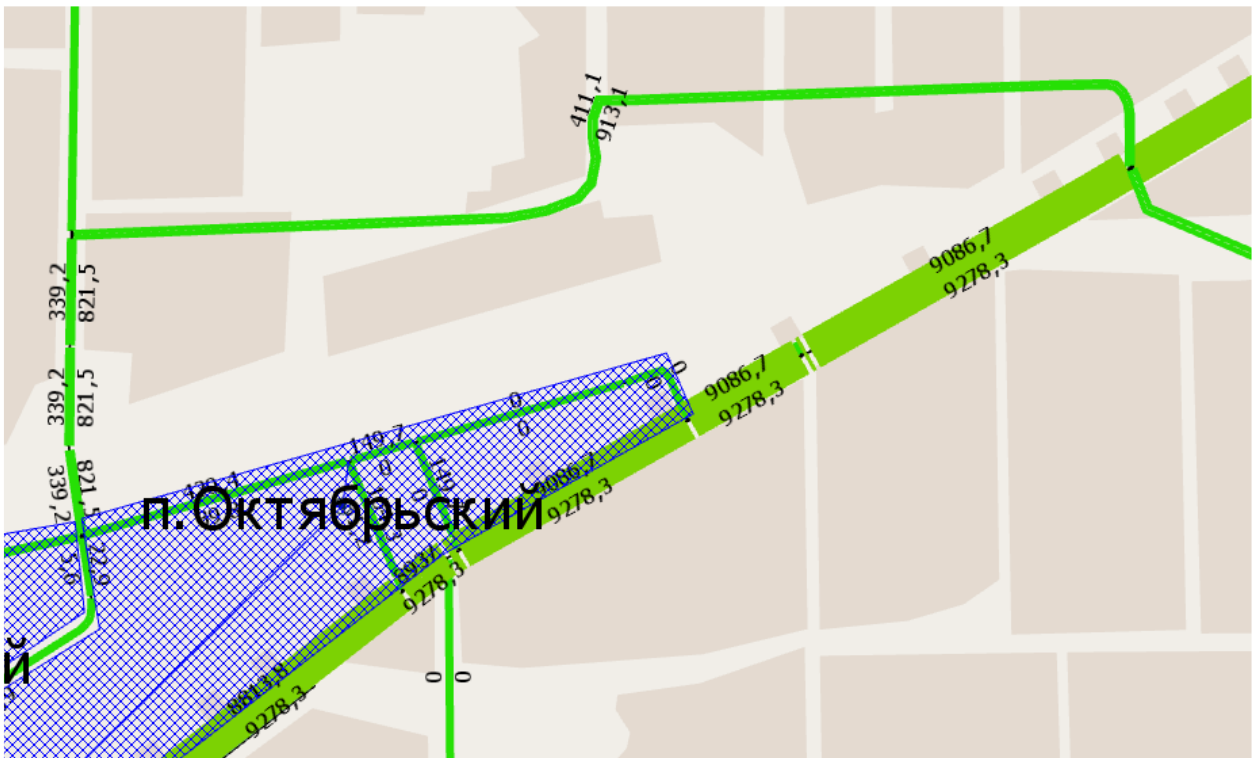




На более позднюю перспективу мероприятиями КСОДД запланировано строительство автомобильной дороги «п.Звезда – х.Андрющенко». Мероприятие направлено не только на повышение транспортной, но и пешеходной связности территорий за счёт формирования коридора для движения маршрутных транспортных средств. По участку х.Андрющенко – п.Звезда – п.Первомайский – п.Грачёвка – п.Уманский – п.Моторный – п.Октябрьский.



Строительство автомобильной дороги производственного значения в п. Октябрьский, предусмотренное генеральным планом Новоуманского сельского поселения, предназначено для вывода грузового транспорта за пределы застроенной части п.Октябрьский. Второстепенно, данный участок позволит сократить время выхода транспорта из п.Октябрьский на региональную дорогу «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская», повысив транспортную доступность для жителей хуторов Березанский, Реконструктор и посёлка Октябрьский.

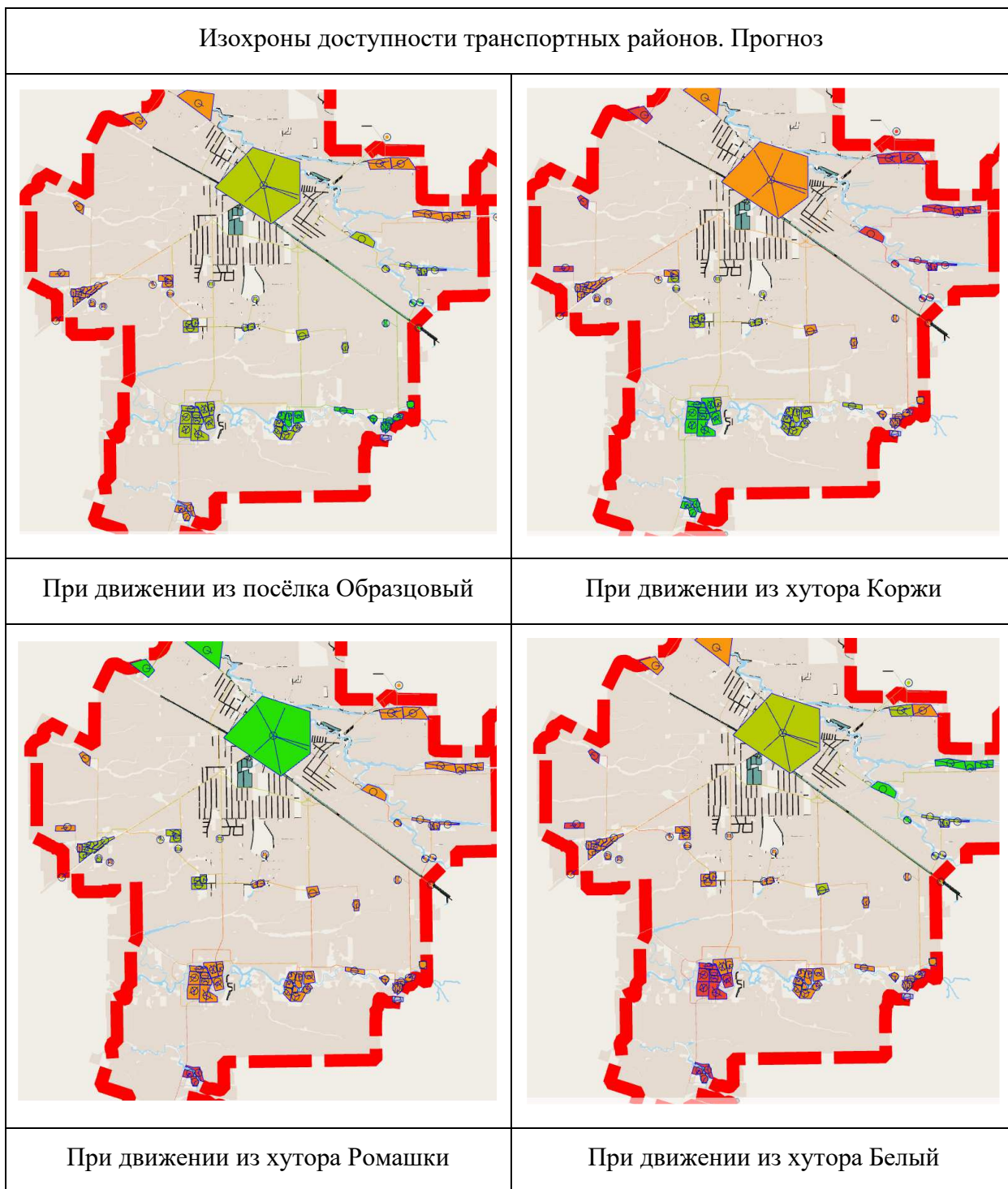


Участки строительства автомобильных дорог «п.Бурдатский – п.Смелый» (предусмотрен генеральным планом) и «х.Краснострелецкий – п.Лаштановый» (проектное решение) показали низкий спрос на перемещения. Тем не менее оба этих участка связывают малочисленные населённые пункты по гораздо более коротким маршрутам, что решает поставленные задачи КСОДД. В связи с этим принято решение о строительстве данных объектов в гравийном исполнении.

<p>Распределение транспорта при движении по проектируемой гравийной дороге «п.Бурдатский – п.Смелый». Прогноз.</p>	<p>Распределение транспорта при движении по проектируемой гравийной дороге «х.Краснострелецкий – п.Лаштановый». Прогноз.</p>



Для улучшения качества указанного пакета мероприятий в рамках КСОДД предусмотрены мероприятия по реконструкции опорной сети дорог. Реализация мероприятий по повышению связности территорий позволит решить проблемы со связностью территорий в направлении «периферия-периферия»:



Пешеходная доступность характеризует степень её приспособленности для пешеходов. Повышение степени пешеходной доступности способствует уменьшению нагрузки на пассажирский транспорт, снижению случаев использования личного автотранспорта, а также повышает физическую активность и здоровье граждан.

На степень пешеходной доступности влияет наличие или отсутствие различных элементов пешеходной инфраструктуры, а также их качество, автомобильное движение и дорожные условия, уровень криминальной опасности и риска ДТП.

Мероприятия по развитию пешеходной связанности сводятся к строительству тротуарных объектов, устройству пешеходных переходов и представлены в разделе 2.5.

### **2.11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств**

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. Рекомендуется 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.

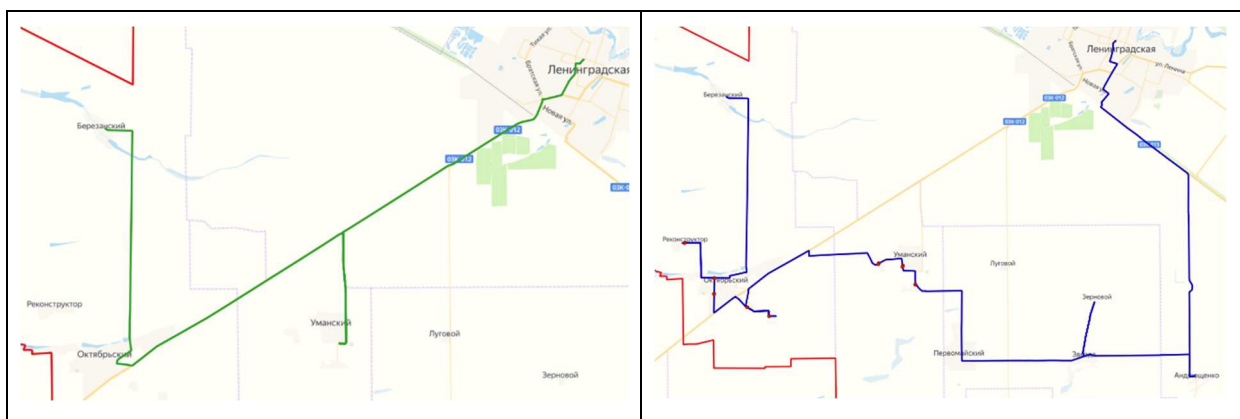
На рисунке ниже наглядно представлены преимущества организации посадки в низкопольный автобус инвалида-колясочника.

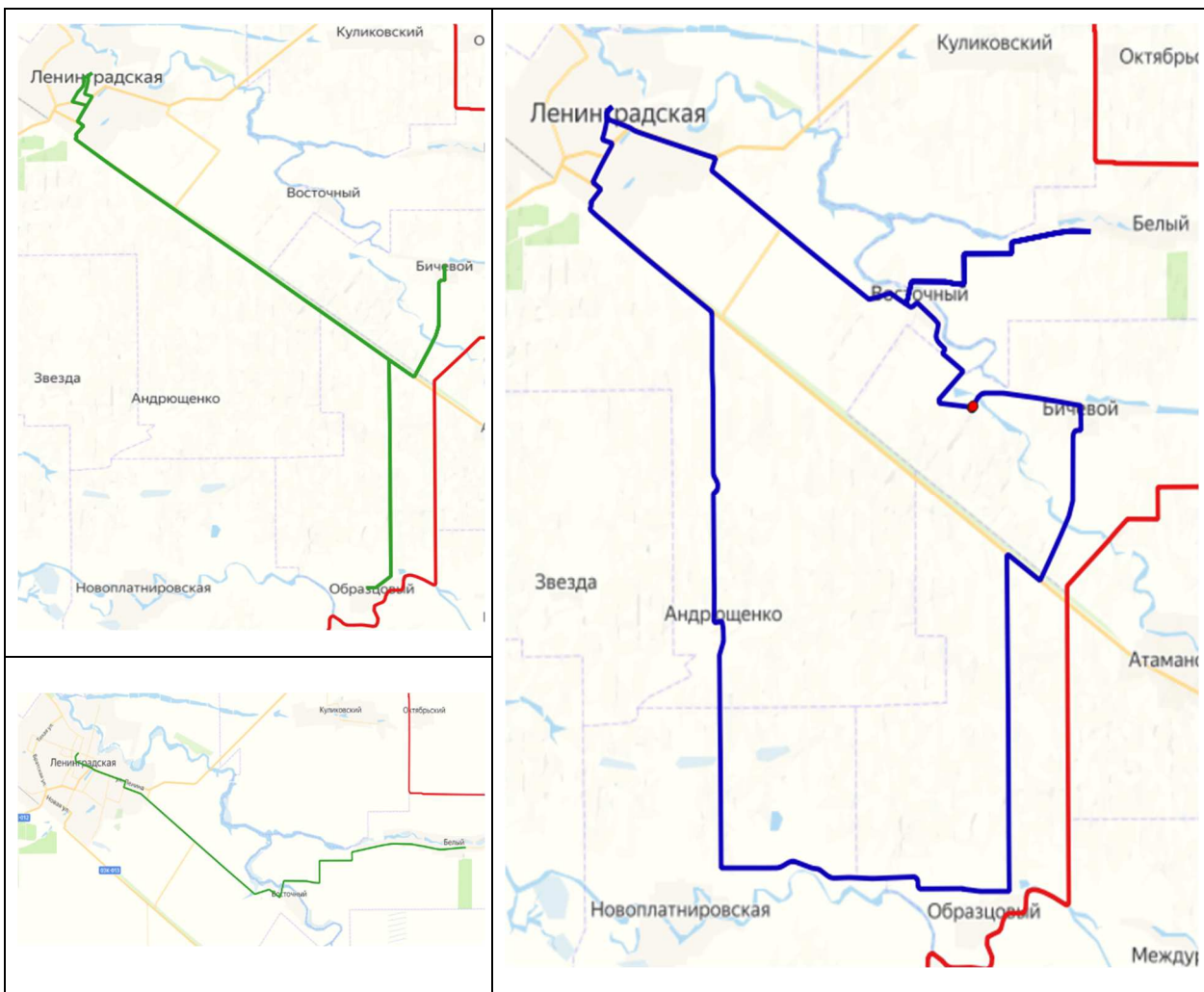


Рисунок 57 Организация посадки в низкопольный автобус инвалида- колясочника

Также мероприятиями КСОДД предусмотрено создание нового маршрута движения «ст.Ленинградская – пос.Образцовый – ст.Новоплатнировская – пос.Октябрьский – х.Березанский» и реорганизация двух существующих маршрутов следования транспортных средств общего пользования – №104 «ст.Ленинградская – х.Белый» и №106 «ст.Ленинградская – пос.Октябрьский».

Новый маршрут «ст.Ленинградская – пос.Образцовый – ст.Новоплатнировская – пос.Октябрьский – х.Березанский» позволит увеличить пешеходную связность ряда населённых пунктов на юге Ленинградского района между собой, а объединение двух маршрутов (104 и 106) в один кольцевой позволит подключить эти населённые пункты к северо-восточной части района.





Анализ маршрутно-транспортной сети на территории Ленинградского 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 34 Перечень планируемых мероприятий по результатам обследования остановок

№ п/п	Широта	Долгота	Мероприятия
1	46,3032	39,1573	обустройство пешеходного перехода, установка знака автобусной остановки, строительство кармана для автобусной остановки.
2	46,0321	39,2770	обустройство пешеходного перехода.
3	46,1032	39,4324	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.

№ п/п	Широта	Долгота	Мероприятия
4	46,1135	39,4174	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки.
5	46,1167	39,4185	обустройство пешеходного перехода, организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
6	46,1152	39,5604	обустройство пешеходного перехода.
7	46,2421	39,5970	обустройство пешеходного перехода.
8	46,2460	39,5910	обустройство пешеходного перехода, установка знака автобусной остановки, установка остановочного павильона, организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
9	46,2487	39,5649	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки.
10	46,2056	39,5594	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки.
11	46,1213	39,4373	обустройство пешеходного перехода.
12	46,1270	39,3168	обустройство пешеходного перехода.
13	46,2183	39,3775	обустройство пешеходного перехода, установка знака автобусной остановки, установка остановочного павильона, организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
14	46,2457	39,5446	обустройство пешеходного перехода, установка знака автобусной остановки, установка остановочного павильона, организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
15	46,2735	39,5216	обустройство пешеходного перехода, строительство кармана для автобусной остановки.
16	46,2168	39,1688	обустройство пешеходного перехода.
17	46,2922	39,6055	организация посадочной площадки.
18	46,3430	39,5326	строительство кармана для автобусной остановки.
19	46,3383	39,5370	строительство кармана для автобусной остановки.
20	46,3369	39,5783	организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
21	46,3820	39,3211	организация посадочной площадки.
22	46,0991	39,4246	организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
23	46,1096	39,5473	строительство кармана для автобусной остановки.
24	46,1098	39,5473	установка знака автобусной остановки, установка остановочного павильона, организация посадочной площадки.
25	46,2304	39,1693	установка знака автобусной остановки, установка остановочного павильона, организация посадочной площадки.
26	46,4100	39,2649	установка остановочного павильона.



№ п/п	Широта	Долгота	Мероприятия
27	46,4090	39,2667	установка знака автобусной остановки, установка остановочного павильона, организация посадочной площадки.
28	46,3823	39,3193	установка остановочного павильона.
29	46,1182	39,4863	организация посадочной площадки.
30	46,1953	39,3691	организация посадочной площадки.
31	46,3386	39,5541	установка остановочного павильона, организация посадочной площадки.
32	46,2931	39,5902	организация посадочной площадки, строительство кармана для автобусной остановки.
33	46,2683	39,5303	строительство кармана для автобусной остановки.

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.

**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 предупреждать или снижать 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 дорожку устанавливаемые около дороги.

К детекторам транспорта, встраиваемым в дорожку 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 дорожку, 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; вибрация при ветре; тень от транспортных средств; вода, грязь 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.

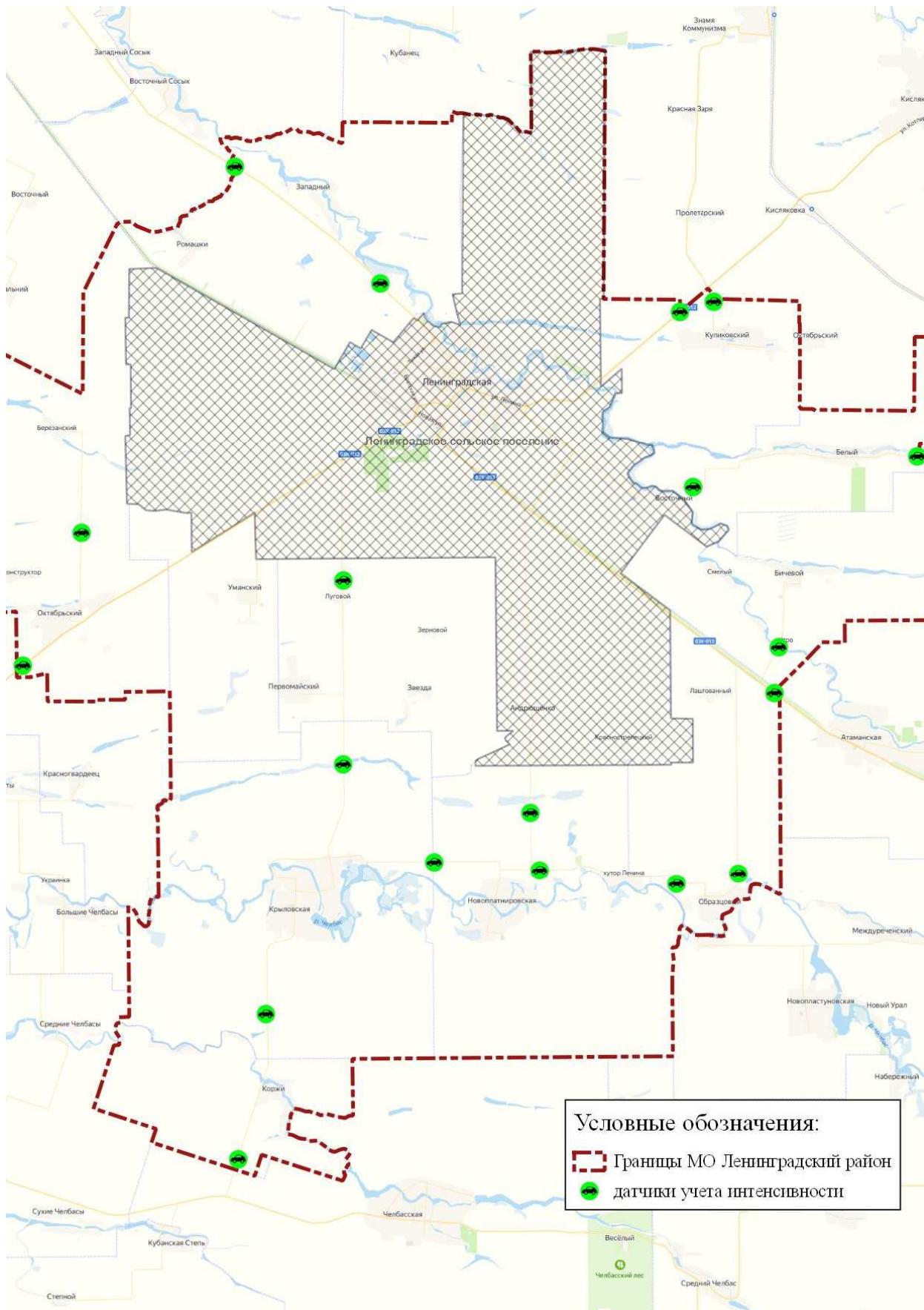


Рисунок 58 Расположение планируемых детекторов транспорта

## 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 59 Нанесение горизонтальной дорожной разметки (1)



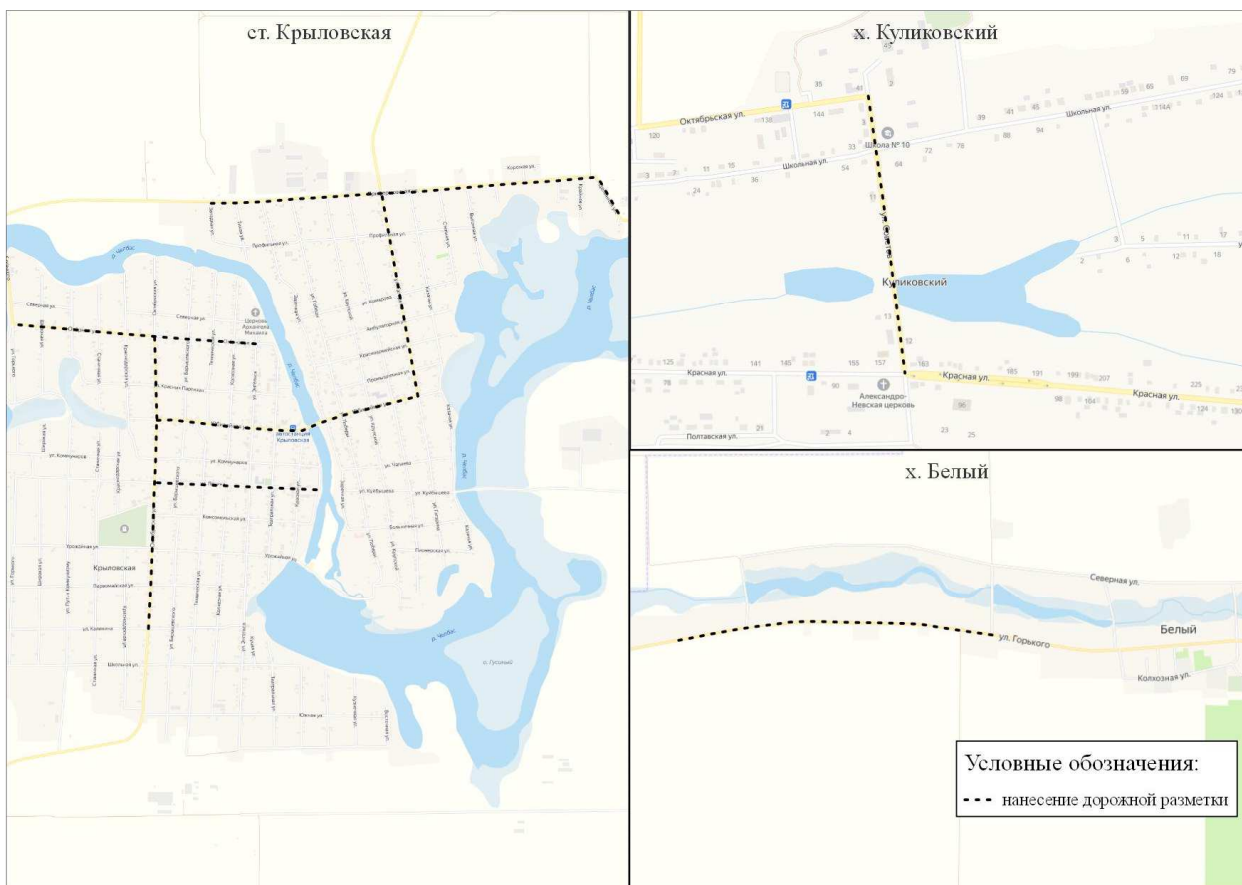


Рисунок 60 Нанесение горизонтальной дорожной разметки (2)

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 Ленинградского 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 влияние транзитного движения наблюдается через станицу Крыловская, х.Ленина, х.Белый, х.Коржи, п.Образцовый и п.Октябрьский. 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 как мероприятий, предусмотренных программными документами, так и альтернативных решений:

- строительство западного обхода ст. Крыловская (предусмотрено схемой территориального планирования Краснодарского края, генеральным планом Крыловского сельского поселения и комплексной схемой организации дорожного движения Ленинградского района);
- строительство северо–восточного обхода ст. Крыловская (предусмотрено схемой территориального планирования Краснодарского края, генеральным планом Крыловского сельского поселения и комплексной схемой организации дорожного движения Ленинградского района);
- строительство объездного участка автодороги регионального значения «ст. Ленинградская – х.Белый – ст. Октябрьская» (предусмотрено генеральным планом Белохуторского сельского поселения);
- Северный обход х.Образцовый (проектное решение).

Предварительные расчёты показали низкую эффективность строительства объездного участка автодороги регионального значения «ст. Ленинградская – х.Белый – ст. Октябрьская» способно вывести весь транзитный поток из х.Белый, одновременно способствуя уменьшению времени в пути при движении из х.Белый. В результате проведённых расчётов выявлена целесообразность строительства выхода улицы Колхозная в х.Белом на проектируемый обход.

Тем не менее, транзитный спрос на проектируемую дорогу, общей протяжённостью почти 8 километров не высок. Согласно прогнозу, он не превысит 500 автомобилей в сутки. В связи с этим в рамках КСОДД отдано предпочтение в пользу более значимых и менее капиталоемких проектов.

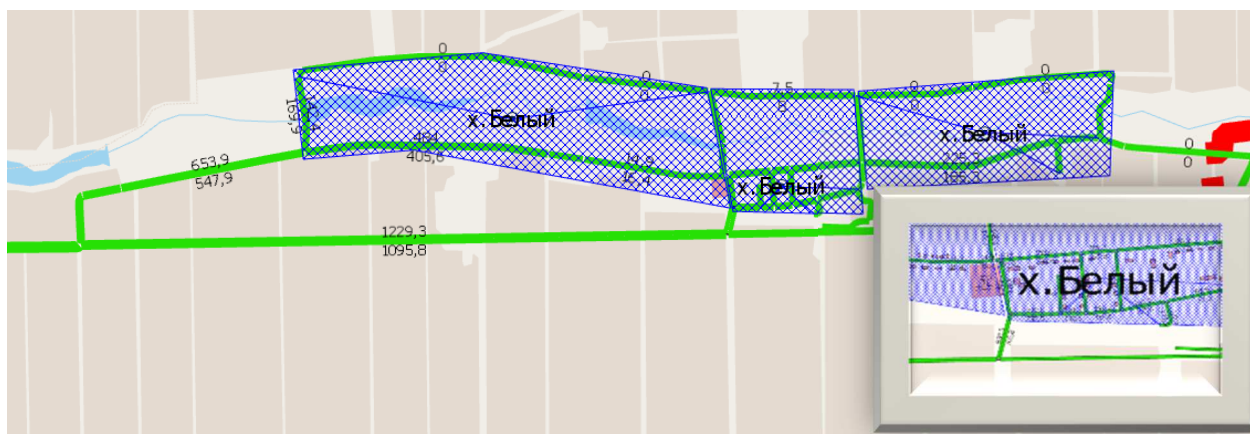


Рисунок 61 Картограмма интенсивности движения на объездном участке автодороги регионального значения «ст. Ленинградская – х.Белый – ст. Октябрьская». Прогноз.

В качестве альтернативного решения предлагается реализовать строительство северного обхода п.Образцовый. При общей протяжённости около 1,5 километров данный

обход способен вывести из обозначенного посёлка порядка 750 единиц транзитного транспорта, одновременно сократив время в пути для транзита в 3 раз с 4 до 1,2 минут, что в годовом выражении экономит 5475 часов в пути.



Рисунок 62 Картограмма интенсивности движения на северном обходе п.Образцовый. Прогноз.

Более того, проектируемый участок будет иметь спрос у жителей п.Солнечный и юго-западной части п.Образцовый при движении в направлении п.Лаштованный.

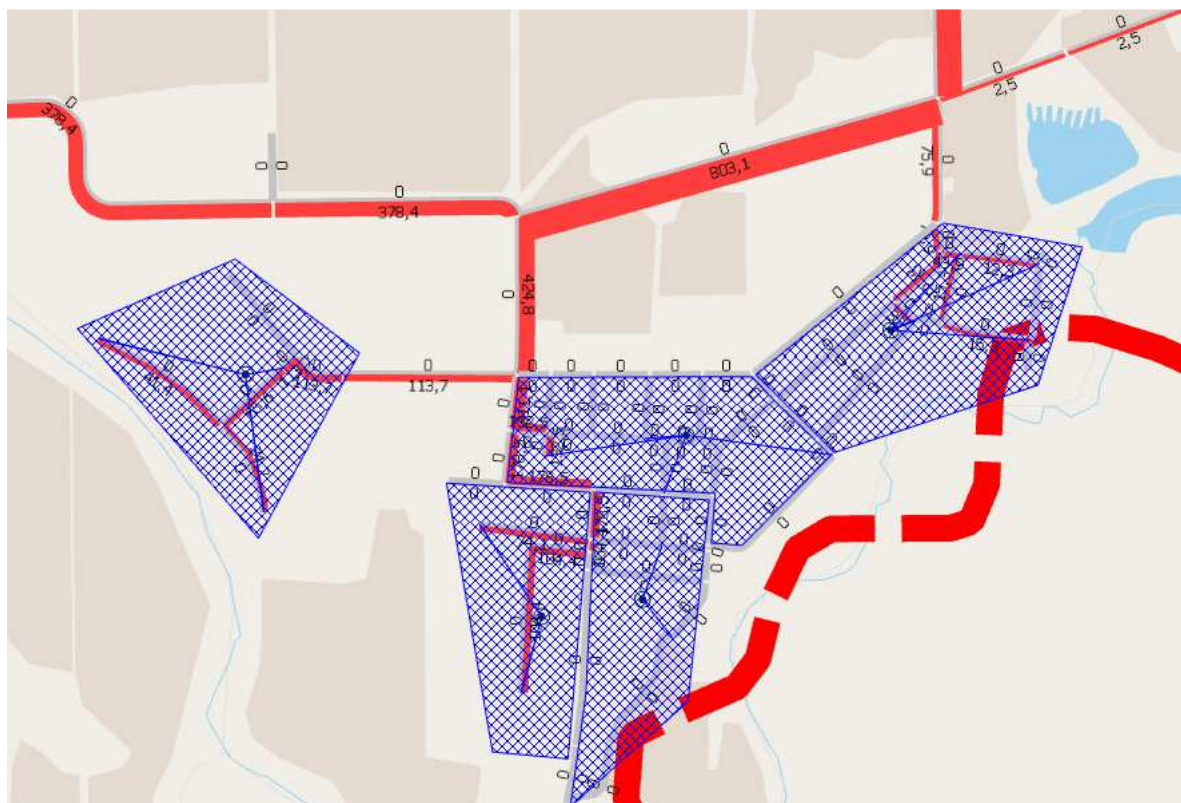


Рисунок 63 Картограмма распределения транспорта, въезжающего на проектируемый северный обход п.Образцовый. Прогноз.



Обходы станции Крыловская имеют пользуются значительным транспортным спросом, выводя как транзитный, так и грузовой трафик за пределы населённого пункта. Наименьшим спросом (порядка 500 автотранспортных средств в сутки) пользуется северо-восточный участок объездной. Однако, согласно генеральному плану Крыловского сельского поселения, в обозначенной зоне планируется развивать территорию жилой застройки. Строительство объездной автомобильной дороги поспособствует этому процессу.

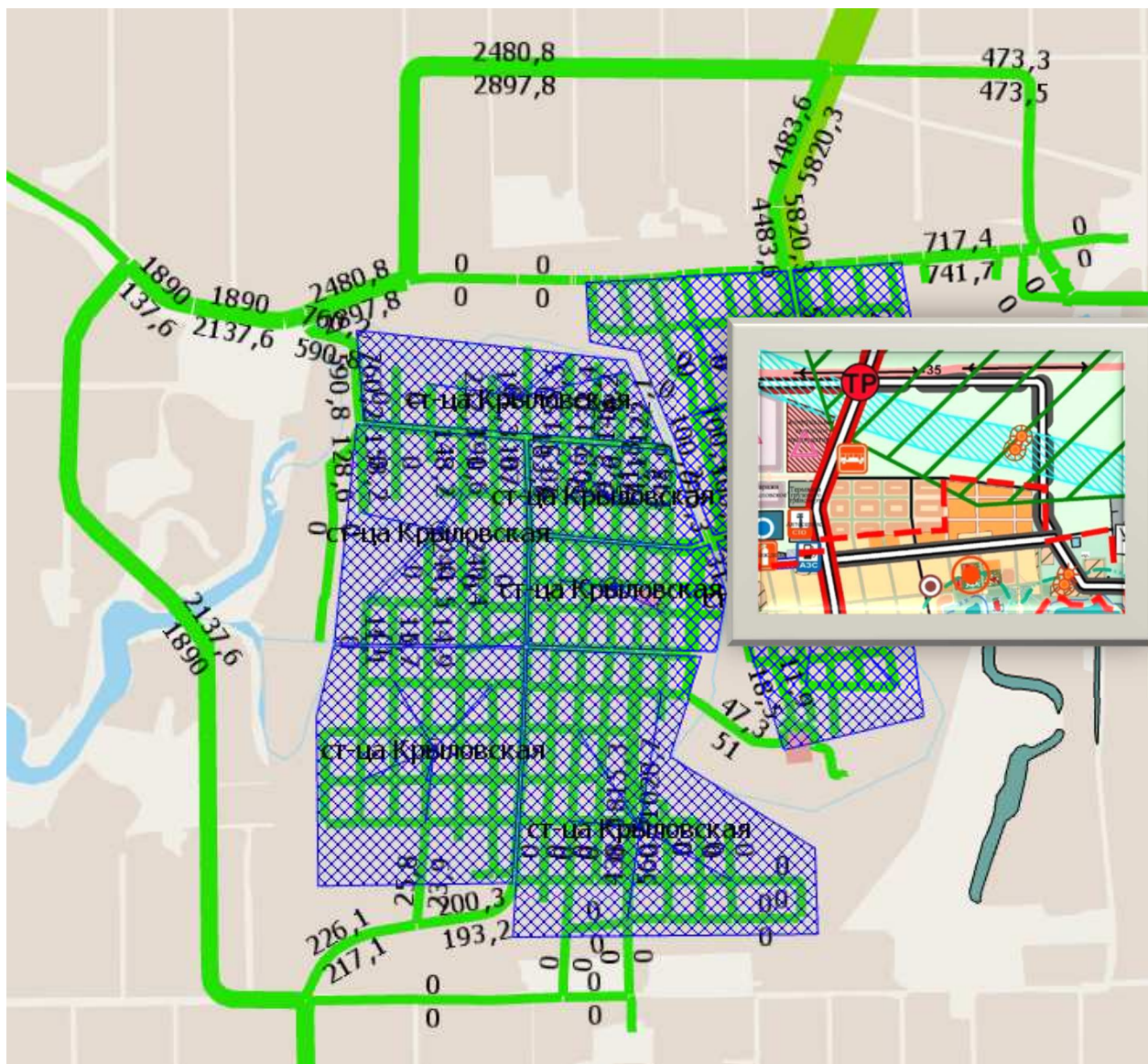
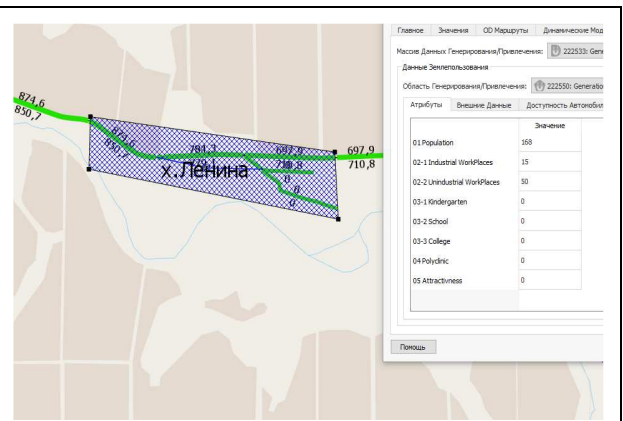


Рисунок 64 Картограмма интенсивности движения на обходах станции Крыловская. Прогноз.

Через х.Ленина, в котором проживают 168 человек, проходит 700 единиц транзитного транспорта. Учитывая отсутствие планов по строительству такой объездной автомобильной дороги малое население х.Белого, данный проект не вошёл в перечень мероприятий КСОДД.

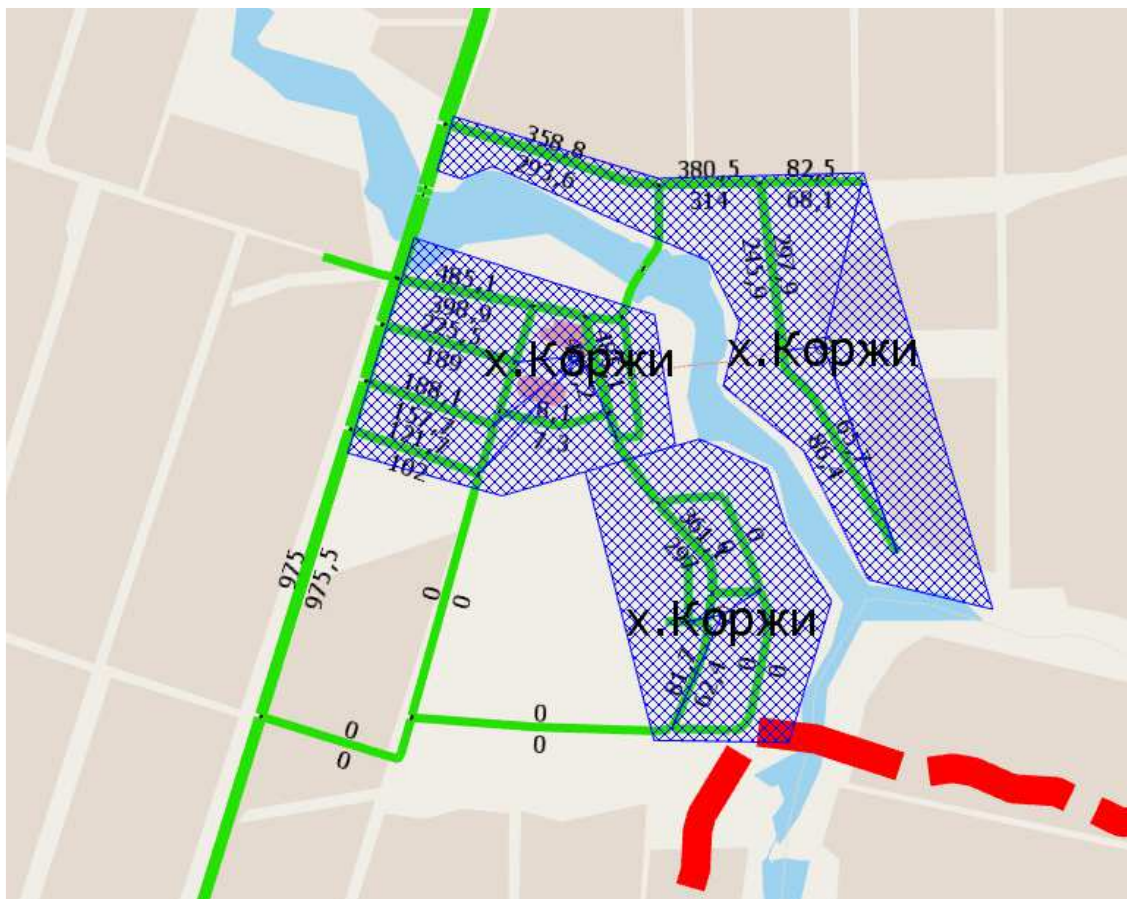


Фрагмент генерального плана  
Новоплатнировского сельского поселения



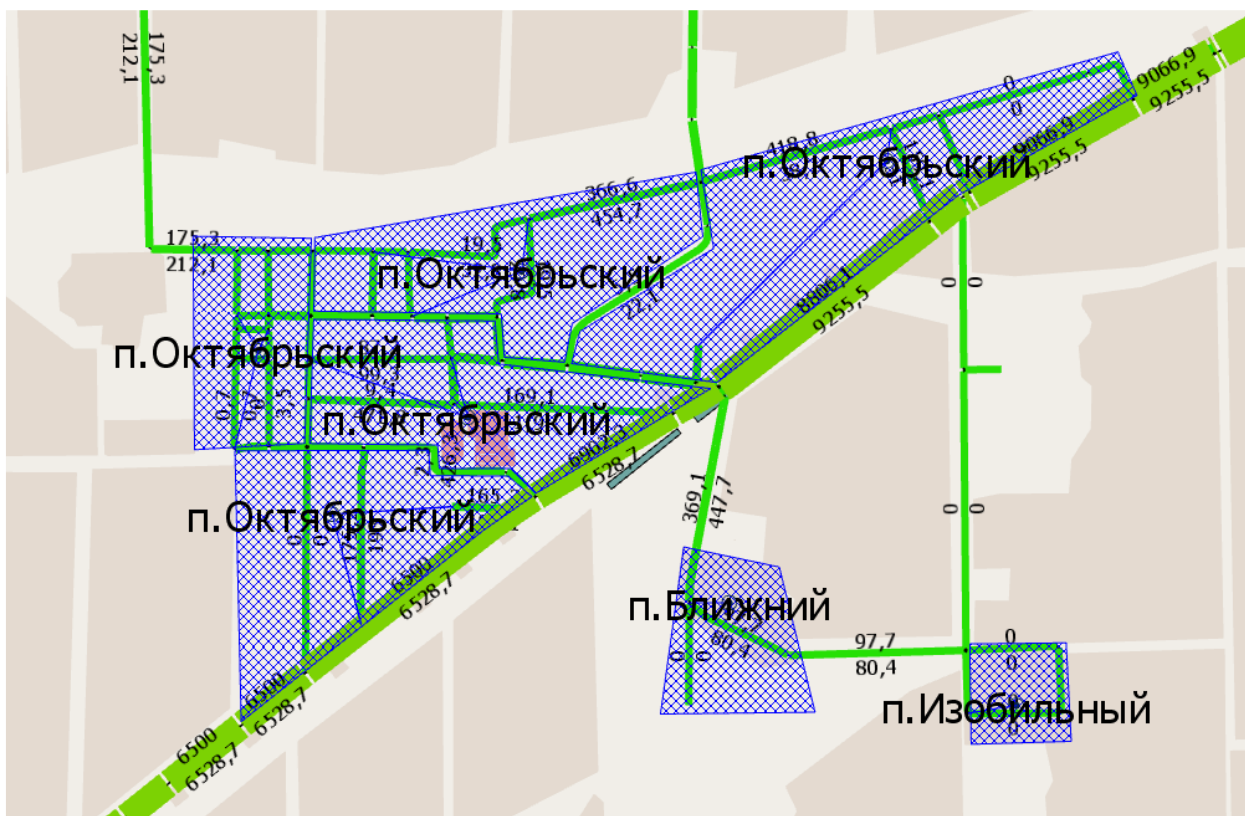
Картограмма интенсивности движения  
через х.Белый. Прогноз на 2036 год.

В хуторе Коржи наблюдается похожая ситуация. При численности населения 1100 человек через посёлок движется около 1000 автомобилей. Главным отличием помимо численности населения является расположение хутора относительно трассы. Здесь автомобильная дорога регионального значения «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» проходит по окраине населённого пункта. Кроме того, строительство объездной дороги будет капиталоемким проектом за счёт необходимости строительства нового моста через реку Средняя Челбаска, в связи с чем мероприятий по выводу транзитного транспорта за пределы хутора Коржи в данном проекте не предусмотрено.





По касательной к п.Октябрьский проходит значительный транзитный поток по автомобильной дороге «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская». В данном случае большой транзитный поток будет оказывать всё большее влияние на ухудшение шумового и экологического фона в п.Октябрьский. Для уменьшения этого влияния проектом предусмотрено устройство шумозащитных экранов на всём протяжении застроенной части п.Октябрьский.



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.

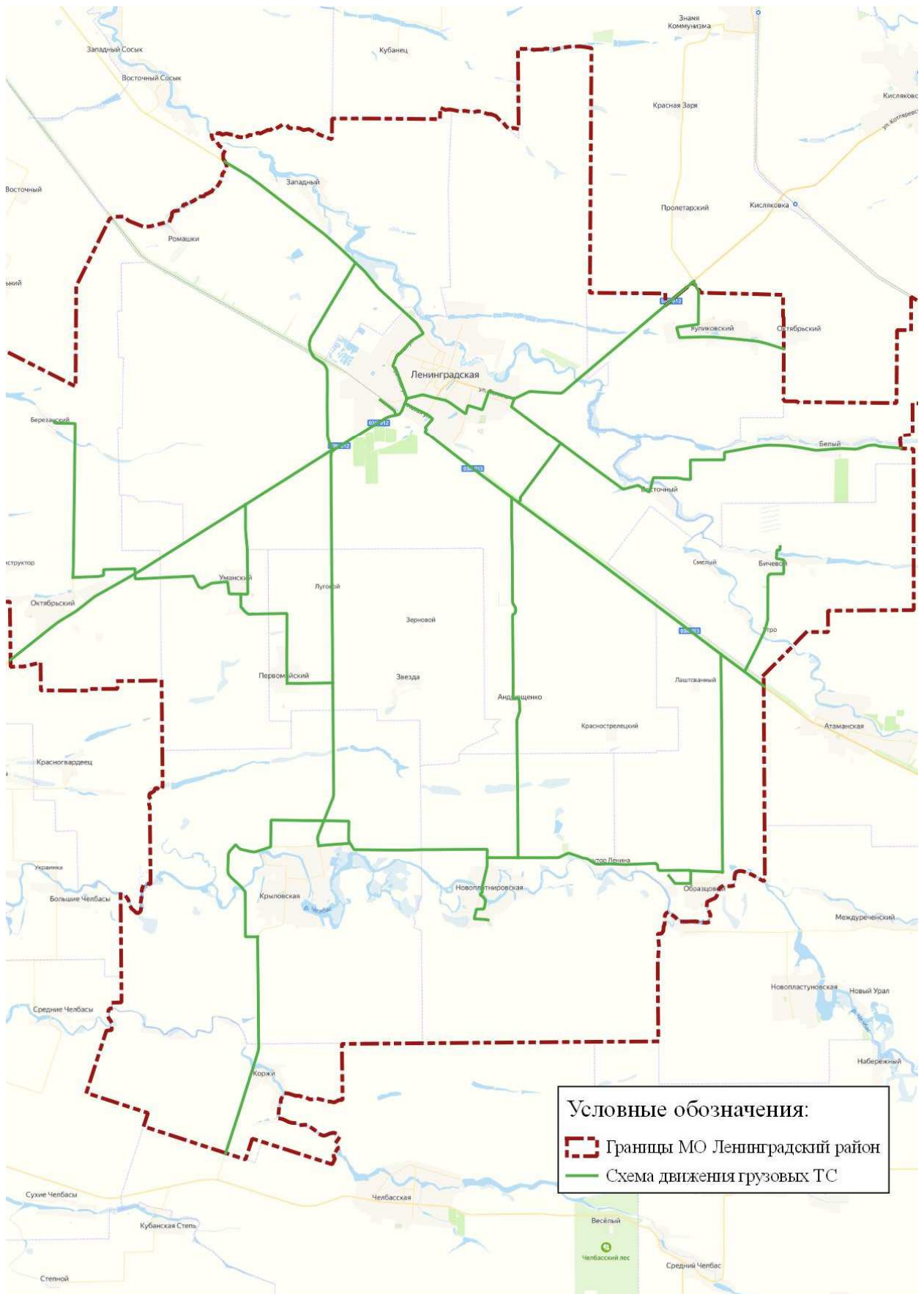


Рисунок 65 Схема движения грузового транспорта в перспективном положении

## **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 Ленинградского 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.

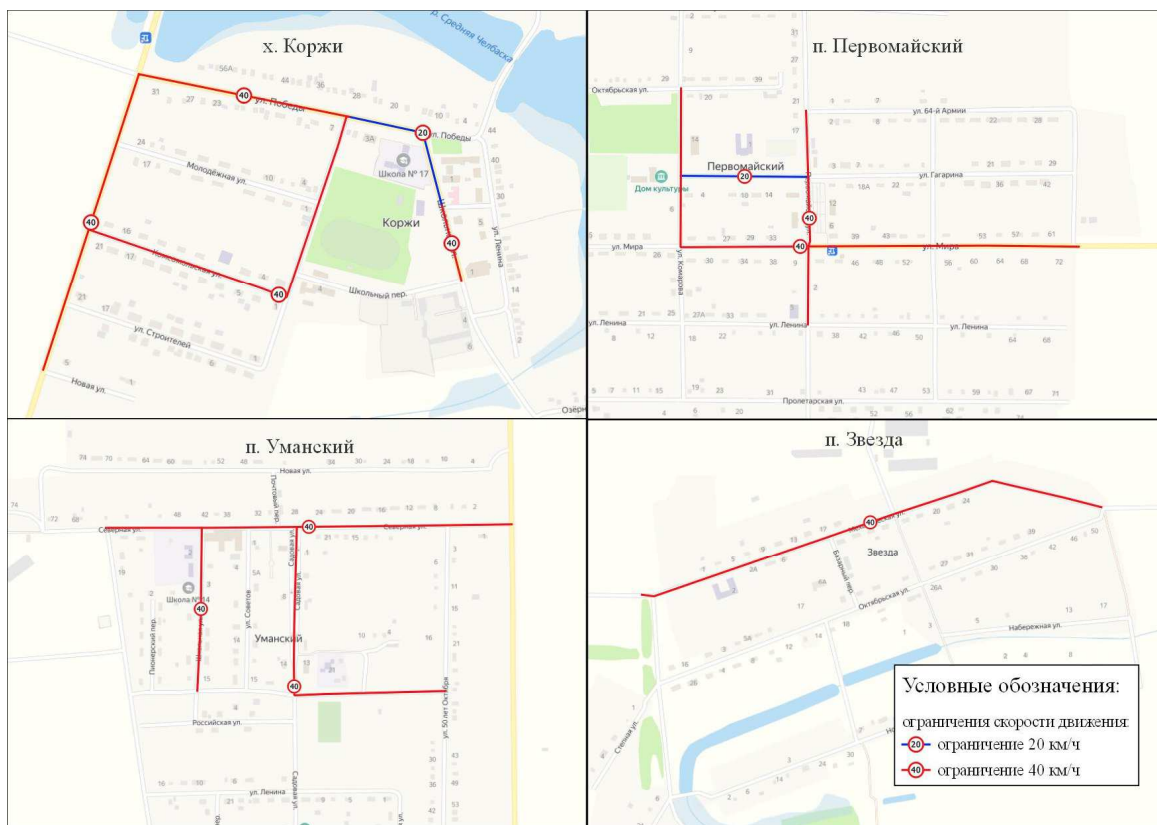


Рисунок 66 Расположение планируемых зон успокоенного движения (1)

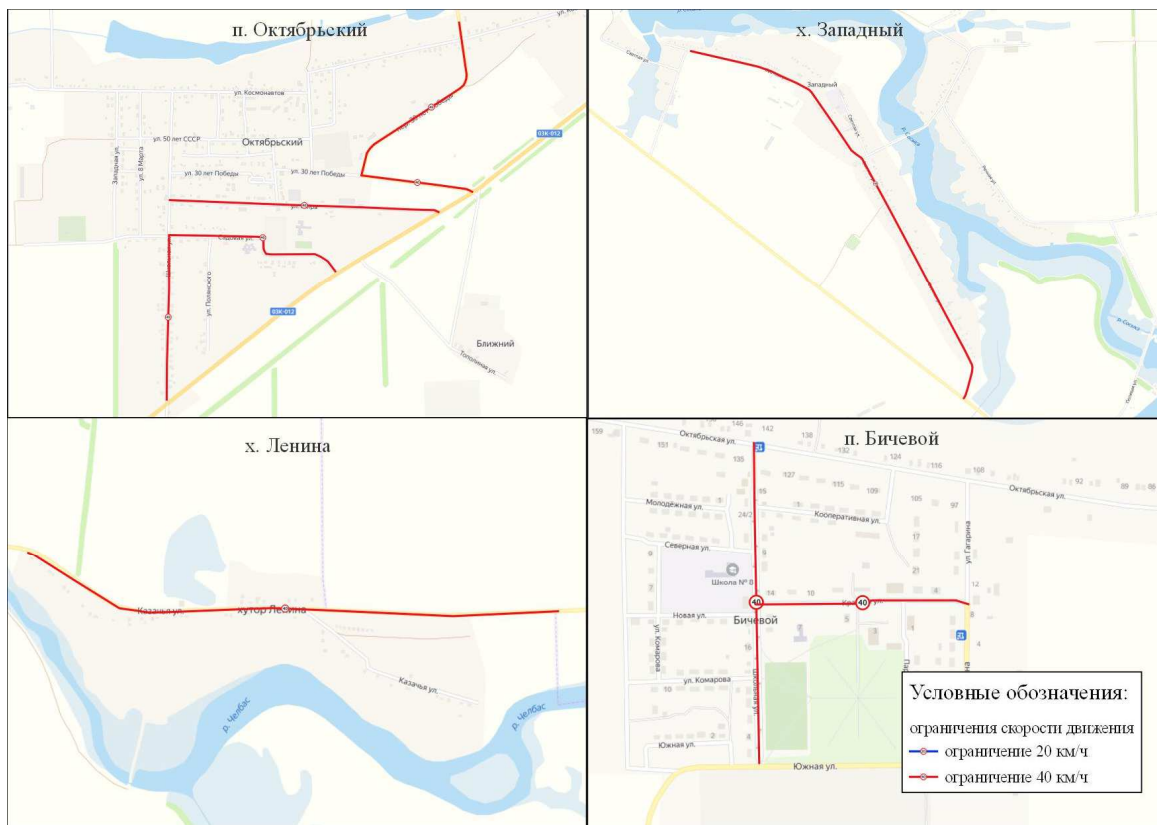


Рисунок 67 Расположение планируемых зон успокоенного движения (2)

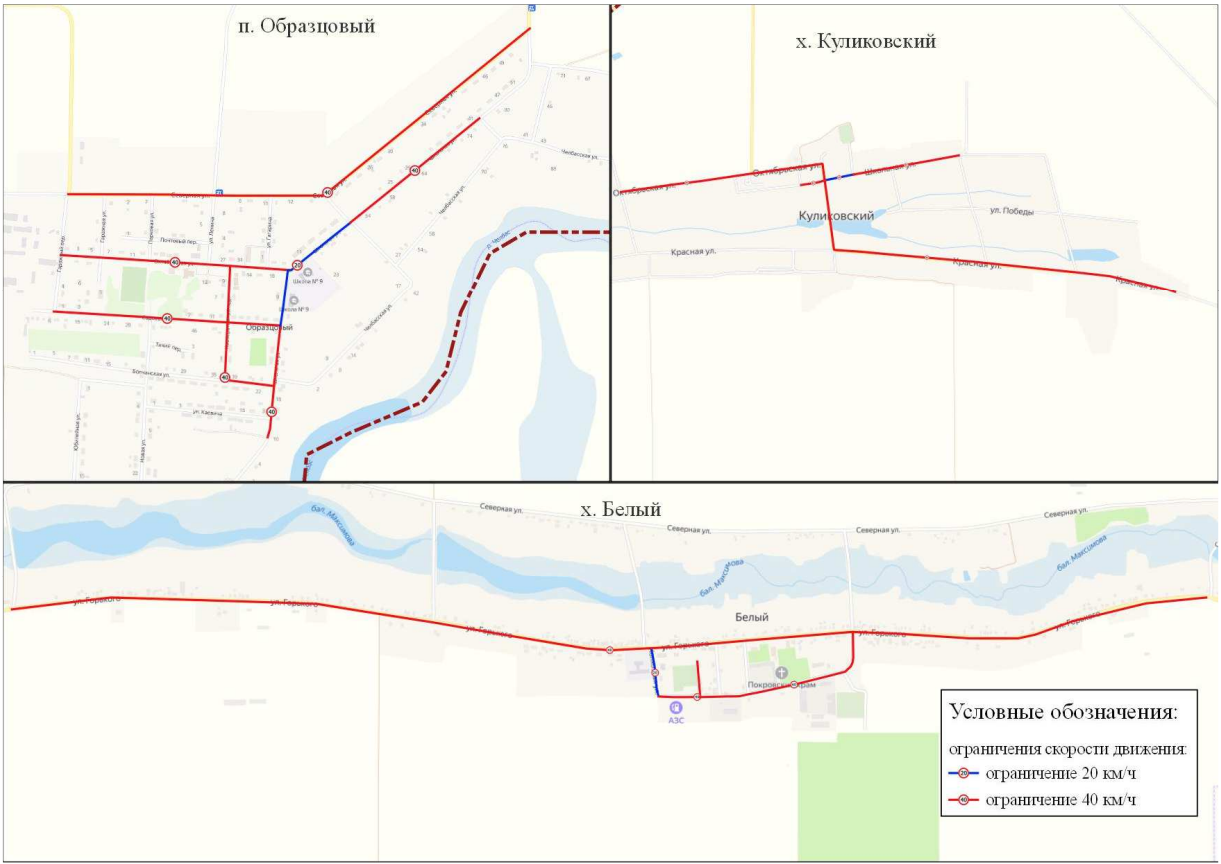


Рисунок 68 Расположение планируемых зон успокоенного движения (3)

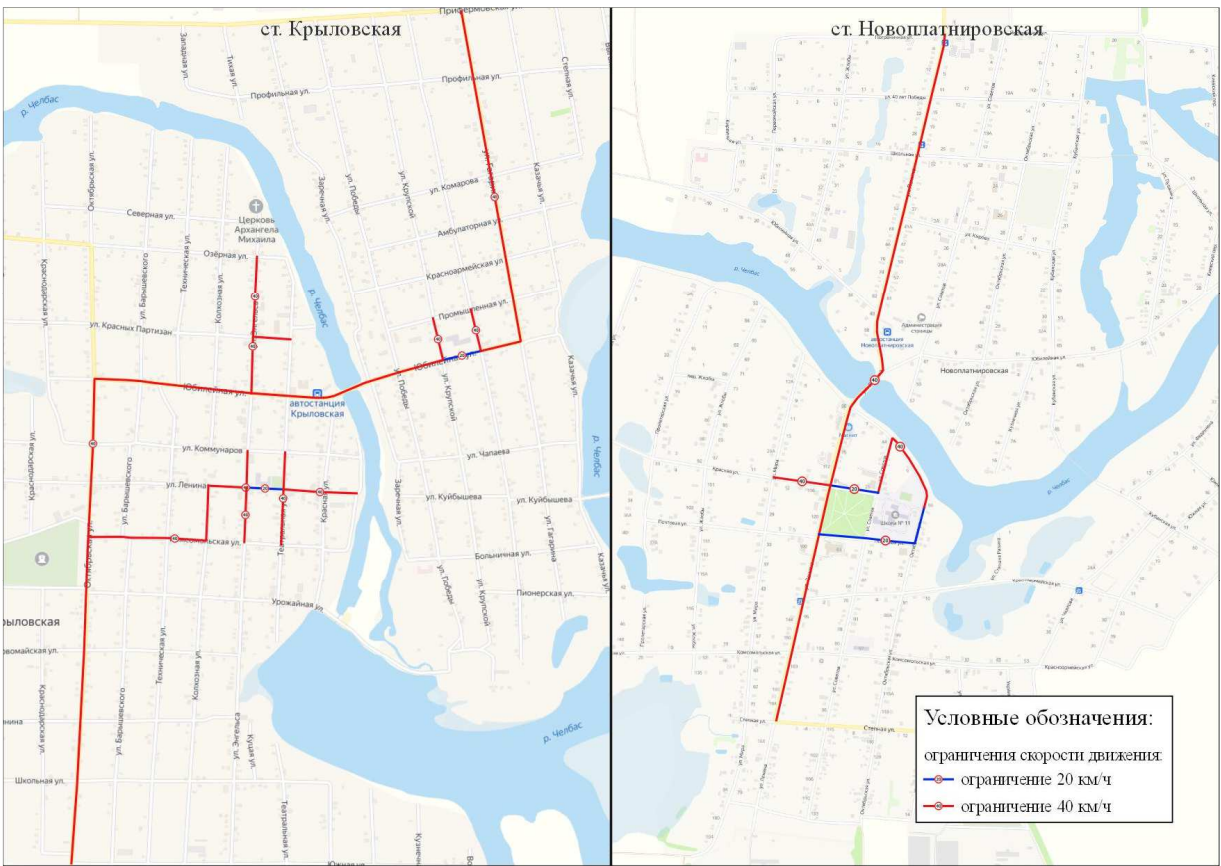


Рисунок 69 Расположение планируемых зон успокоенного движения (4)

## **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.

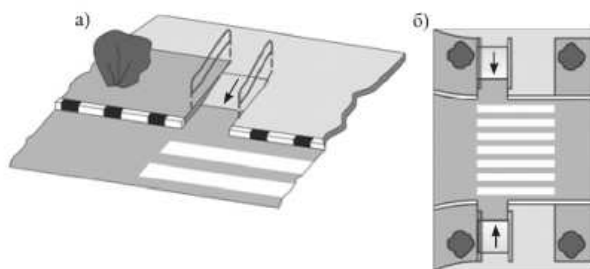
Принимая во внимание цели федеральной программы «Доступная среда» в рамках КСОДД рекомендуется организовать:

- ✓ 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).

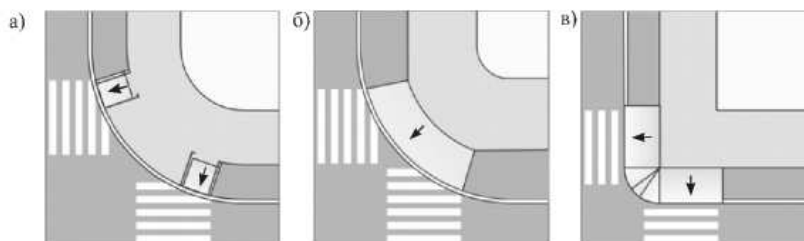
Для тротуаров шириной 4 м и более, примыкающих к проезжей части автомобильной дороги, а также для тротуаров шириной 2 м и более, отделенных от проезжей части полосой озеленения шириной не менее 2 м, рекомендуется применение пандуса с колесоотбойными бортиками, нижняя часть которого сопрягается с расположенной 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 70 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 71 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.

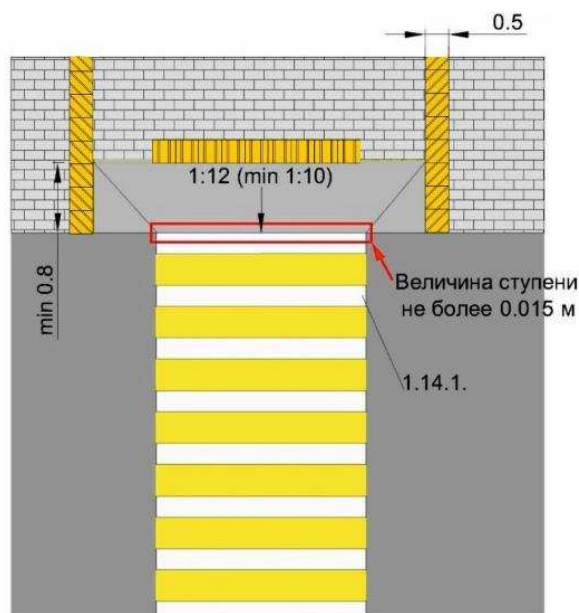


Рисунок 72 Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой

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 73 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.

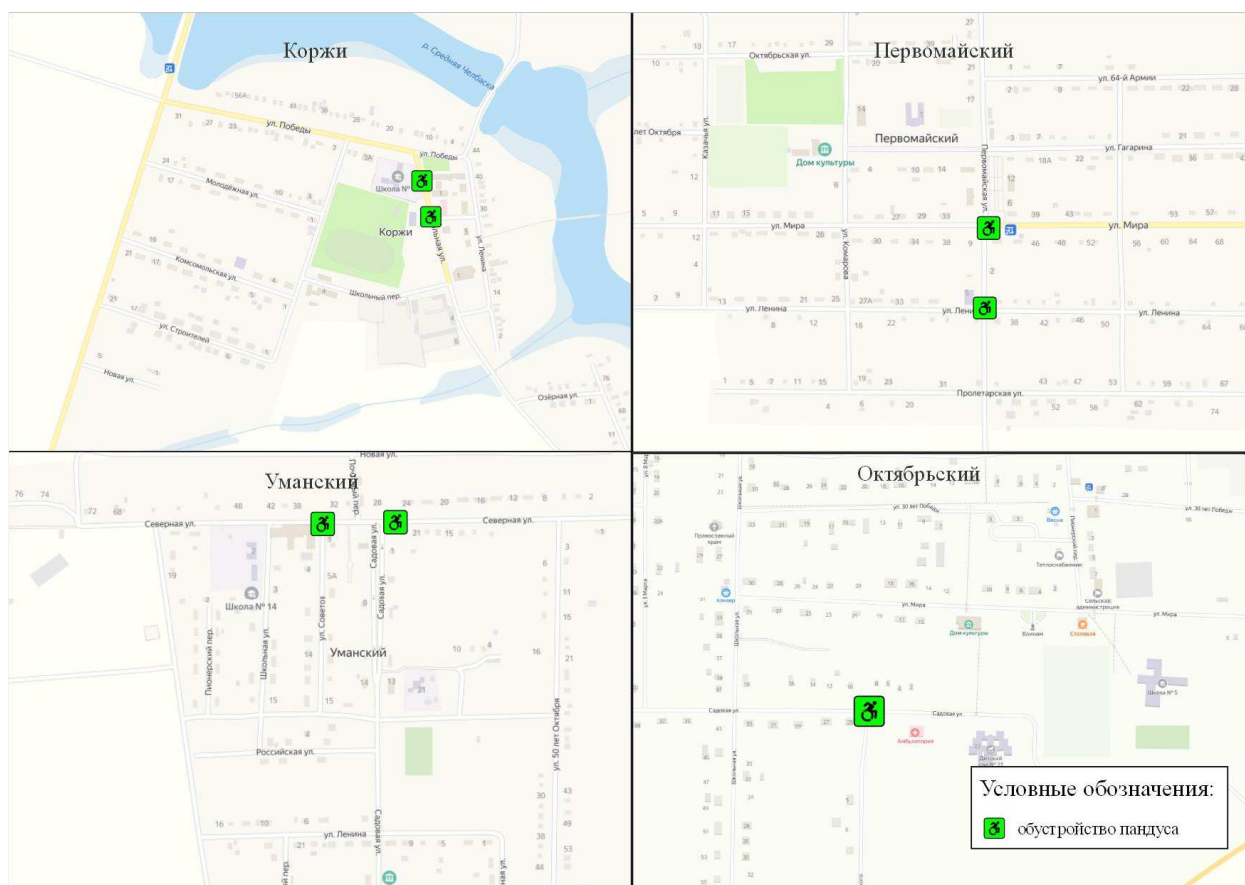


Рисунок 74 Расположение пандусов, планируемых к строительству (1)

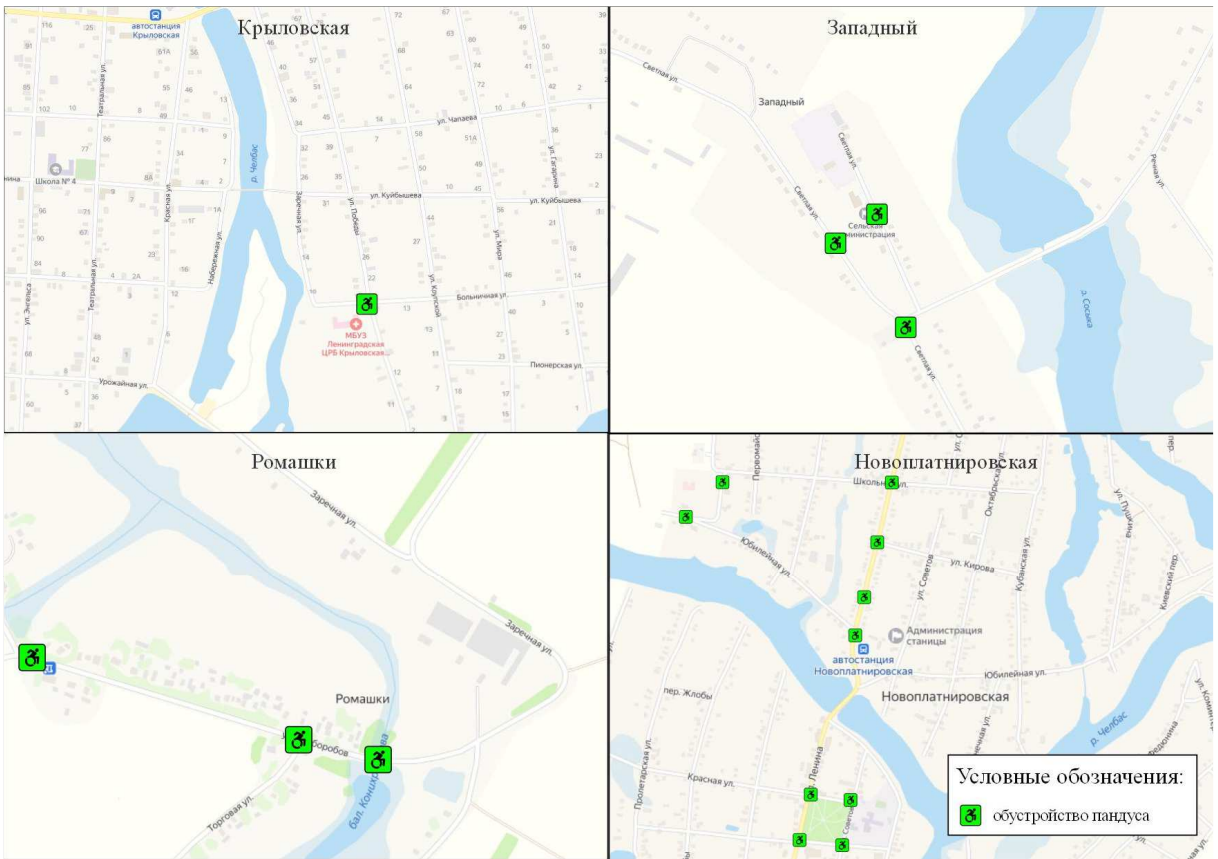


Рисунок 75 Расположение пандусов, планируемых к строительству (2)



Рисунок 76 Расположение пандусов, планируемых к строительству (3)

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 35 Перечень мероприятий на УДС возле образовательных учреждений

№ п/п	Название учреждения	Адрес	Мероприятия
1	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 11	х. Куликовский, ул.Октябрьская, 146	обустройство пешеходного перехода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
2	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 15	п. Бичевой, ул. Красная, 7	установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
3	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 16	п. Образцовый, ул.Садовая, 5	установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка дорожного знака 1.23 "Дети", строительство искусственных неровностей.
4	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 18	х. Белый, ул. Горького, 214	обустройство пешеходного перехода.
5	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 19	х. Куликовский, ул. Полтавская, 25	обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.

<b>№ п/п</b>	<b>Название учреждения</b>	<b>Адрес</b>	<b>Мероприятия</b>
6	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 20	п. Уманский, ул.Садовая, 21	обустройство пешеходного перехода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
7	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 23	п. Первомайский, ул. Первомайская, 5	установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
8	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 27	ст. Крыловская, ул.Энгельса, 136	организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
9	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 29	х. Коржи, ул.Комсомольская, 6А	установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
10	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 7	х. Западный, ул. Светлая, 137 А	организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
11	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад комбинированного вида № 21	п. Октябрьский, ул. Садовая 23	установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
12	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад комбинированного вида № 25	ст. Крыловская, ул. Комсомольская, 18	установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
13	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад общеразвивающего вида № 33	ст. Новоплатнировская, ул.Советов, 97	организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка пешеходных ограждений, установка дорожного знака 1.23 "Дети", строительство искусственных неровностей.

<b>№ п/п</b>	<b>Название учреждения</b>	<b>Адрес</b>	<b>Мероприятия</b>
14	Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 11 имени С.П.Медведева	ст. Новоплатнировская, ул. Советов, 69	установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
15	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение основная общеобразовательная школа № 14	п. Уманский, ул. Школьная, 2	обустройство пешеходного перехода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
16	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение основная общеобразовательная школа № 21	п. Звезда, ул. Механическая, 2	обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
17	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение основная общеобразовательная школа № 27	х. Западный, ул. Светлая, 131 Б	установка пешеходного светофора Т7 с освещением, строительство искусственных неровностей.
18	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 16	х. Белый, ул. Горького, 212	организация подхода.
19	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 4 имени Г.М.Дуба	ст. Крыловская, ул. Энгельса, 100	установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
20	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 5	п. Октябрьский, ул.Мира, 7	установка пешеходного светофора Т7 с освещением, установка дорожного знака 1.23 "Дети", строительство искусственных неровностей.

№ п/п	Название учреждения	Адрес	Мероприятия
21	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 7	п. Первомайский, ул. Гагарина, 1	установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
22	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 8 имени А.Н.Докучая	п. Бичевой, ул. Школьная, 20 "А"	обустройство пешеходного перехода, организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением.
23	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 9	п. Образцовый, ул. Школьная, 40	организация подхода, установка пешеходного светофора Т7 с освещением.

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.

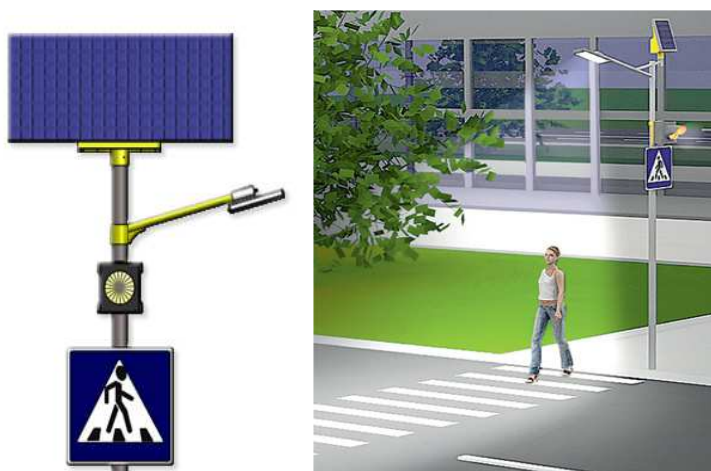


Рисунок 77 Комплект освещения пешеходного перехода на солнечных электростанциях



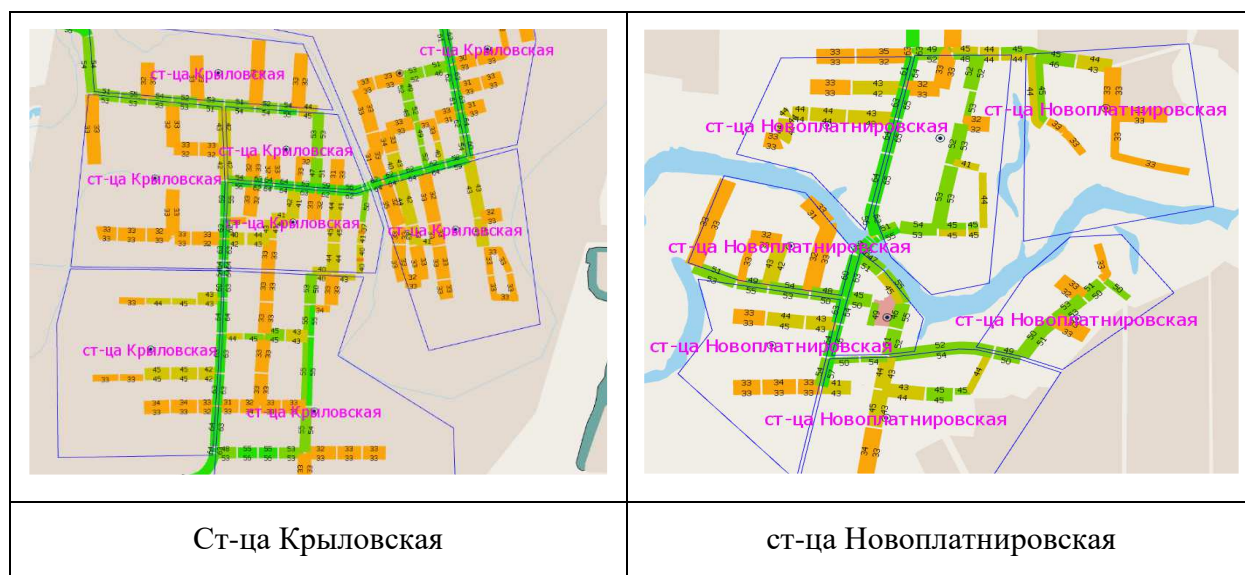
## 2.18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Одной из самых актуальных проблем транспортной инфраструктуры Ленинградского 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 Ленинградского 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 результате реализации мероприятий создаются новые транспортные коридоры для движения в ст-це Новоплатнировская, п.Бичевой, п.Уманский, п.Октябрьский улучшаются уровни скоростного обслуживания в остальных населённых пунктах. Благодаря вариантному проектированию в станции Крыловской перераспределены транспортные потоки с целью ликвидации напряжённости на пересечении улиц Красная и Юбилейная. В посёлках Уманский и Звезда произведена реконструкция дорожной сети с целью вывода вновь транзитного потока, возникающего в результате строительства местных дорог, за пределы участков дорог, прилегающих к образовательным учреждениям. В хуторе Куликовский также выведен транспортный поток за пределы примыкающего к школе участка дороги.

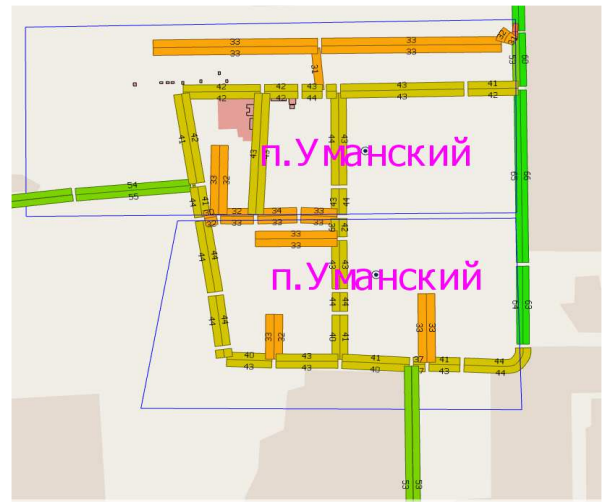
Результаты моделирования средних скоростей движения при движении по населённым пунктам представлены на рисунках ниже:



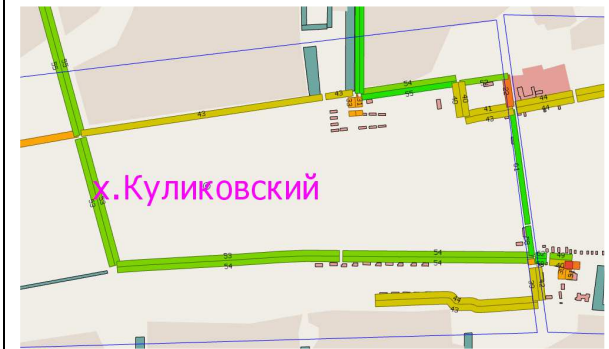




п. Бичевой



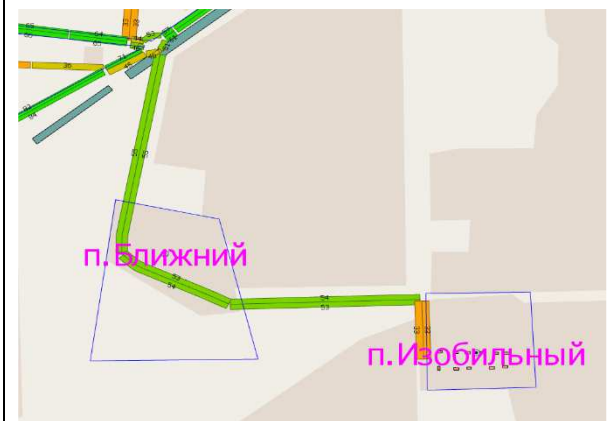
п. Уманский



х. Куликовский



п. Звезда



Подъезд к посёлкам Ближний и Изобильный



п. Октябрьский

## **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 Ленинградского 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.

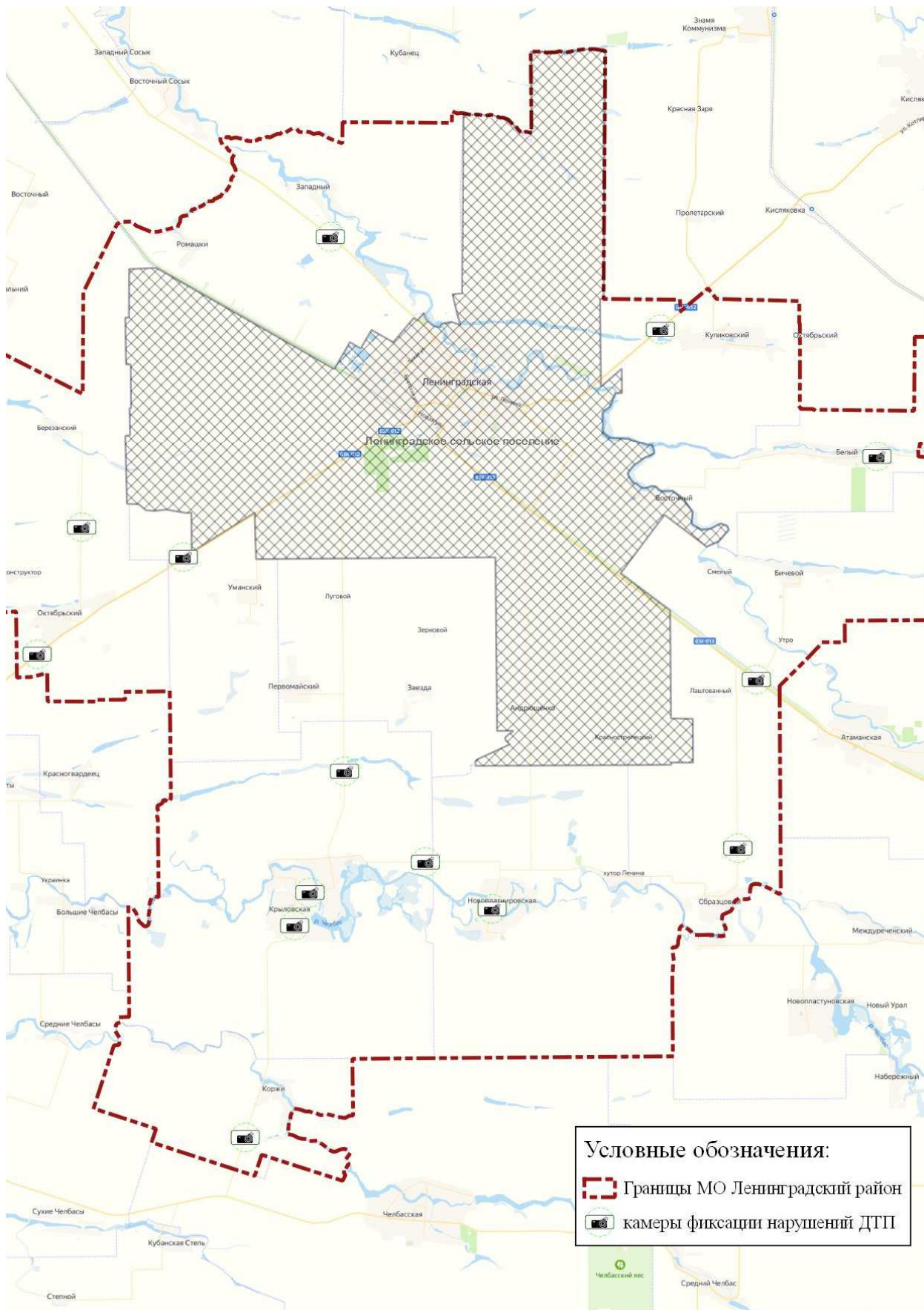


Рисунок 78 Расположение планируемых камер фиксации нарушений ПДД

### **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 10 153,710 миллионов рублей, в том числе:

- на период 2022 - 2026 гг. – 1 114,480 млн. рублей,
- на период 2027 - 2031 гг.- 3 805,900 млн. рублей,
- на период 2032- 2036 гг. - 5 233,320 млн. рублей.

Результаты расчета объемов финансирования представлены в таблице ниже.

№ 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	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.						
1	<b>Строительство автомобильных дорог в т.ч.</b>	км	<b>33,462</b>	<b>50,858</b>	<b>0,000</b>	<b>429,616</b>	<b>0,000</b>	<b>429,616</b>	<b>0,000</b>	<b>400,114</b>	<b>0,000</b>	<b>400,114</b>	<b>0,000</b>	<b>720,734</b>	<b>0,000</b>	<b>720,734</b>
1.1	Северо-восточный обход ст. Крыловская	км	-	2,202	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73,683	-	73,683
1.2	Западный обход ст. Крыловская	км	-	10,802	-	-	-	-	-	-	-	-	-	361,455	-	361,455
1.3	обход ст. Ленинградская	км	-	9,696	-	-	-	-	-	324,446	-	324,446	-	-	-	-
1.4	обход п. Образцовый	км	-	1,591	-	53,238	-	53,238	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5	обход п. Октябрьский	км	-	3,392	-	-	-	-	-	-	-	-	-	113,503	-	113,503
1.6	подъезд к п. Моторный	км	-	3,491	-	116,815	-	116,815	-	-	-	-	-	-	-	-
1.7	а/д п. Грачевка - п. Первомайский	км	-	4,330	-	144,890	-	144,890	-	-	-	-	-	-	-	-
1.8	а/д п. Ближний - п. Изобильный	км	-	0,786	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,301	-	26,301
1.9	а/д п. Звезда - х. Андриющенко	км	-	4,357	-	-	-	-	-	-	-	-	-	145,793	-	145,793
1.10	а/д х. Восточный - п. Смелый	км	-	3,427	-	114,674	-	114,674	-	-	-	-	-	-	-	-
1.11	строительство гравийной а/д п. Бурдатский - п. Смелый	км	11,154	3,081	-	-	-	-	-	34,365	-	34,365	-	-	-	-
1.12	строительство гравийной а/д х. Краснострелецкий - п. Лаштованный	км	11,154	3,703	-	-	-	-	-	41,303	-	41,303	-	-	-	-
2	<b>Реконструкция автомобильных дорог в т.ч.</b>	км	<b>30,269</b>	<b>194,900</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>15,675</b>	<b>2218,784</b>	<b>0,000</b>	<b>2234,459</b>	<b>3,051</b>	<b>3661,842</b>	<b>0,000</b>	<b>3664,894</b>
2.1	Подъезд к п. Лаштованный	км	-	1,257	-	-	-	-	-	38,048	-	38,048	-	-	-	-
2.2	Подъезд к п. Ближний	км	-	0,591	-	-	-	-	1,252	16,637	-	17,889	-	-	-	-
2.3	Подъезд к х. Реконструктор	км	-	1,094	-	-	-	-	2,318	30,796	-	33,114	-	-	-	-
2.4	Подъезд к х. Куликовский	км	-	1,836	-	-	-	-	-	55,573	-	55,573	-	-	-	-
2.5	Подъезд к п. Бичевой	км	-	4,784	-	-	-	-	-	144,805	-	144,805	-	-	-	-
2.6	Подъезд к х. Ромашки	км	-	3,920	-	-	-	-	-	118,653	-	118,653	-	-	-	-
2.7	а/д ст. Крыловская - ст. Ленинградская	км	-	18,553	-	-	-	-	-	561,574	-	561,574	-	-	-	-
2.8	а/д ст. Ленинградская - ст. Октябрьская	км	-	21,264	-	-	-	-	-	-	-	-	-	643,632	-	643,632
2.9	а/д ст. Новоплатнировская - х. Андриющенко	км	-	6,841	-	-	-	-	-	207,068	-	207,068	-	-	-	-
2.10	а/д п. Лаштованный - п. Образцовый - ст. Крыловская	км	-	29,232	-	-	-	-	-	884,812	-	884,812	-	-	-	-
2.11	а/д ст. Стародеревянковская – ст. Ленинградская – ст. Кисляковская	км	-	36,457	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1103,503	-	1103,503
2.12	а/д ст. Староминская – ст. Ленинградская – ст. Павловская	км	-	38,177	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1155,565	-	1155,565
2.13	а/д п. Первомайский – п. Звезда	км	-	4,447	-	-	-	-	-	-	-	-	-	134,605	-	134,605
2.14	а/д ст. Крыловская - ст. Челбасская	км	-	10,850	-	-	-	-	-	-	-	-	-	328,414	-	328,414

№ 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	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.						
2.15	а/д п. Октябрьский – х. Березанский	км	-	8,444	-	-	-	-	-	-	-	-	-	255,588	-	255,588
2.16	а/д п. Моторный - п. Уманский	км	-	0,825	-	-	-	-	-	-	-	-	1,748	23,224	-	24,972
2.17	а/д п. Уманский - п. Грачевка	км	-	0,615	-	-	-	-	-	-	-	-	1,303	17,312	-	18,615
2.18	п. Бурдатский ул. Степная	км	-	0,685	-	-	-	-	1,451	19,283	-	20,734	-	-	-	-
2.19	ст. Новоплатнировская ул. Юбилейная от ул. Ленина до ул. Октябрьская	км	-	0,376	-	-	-	-	0,797	10,584	-	11,381	-	-	-	-
2.20	ст. Новоплатнировская ул. Октябрьская от ул. Пограничная до ул. Юбилейная	км	-	1,192	-	-	-	-	2,526	33,555	-	36,080	-	-	-	-
2.21	ст. Новоплатнировская ул. Пограничная от ул. Ленина до ул. Октябрьская	км	-	0,383	-	-	-	-	0,812	10,781	-	11,593	-	-	-	-
2.22	ст. Крыловская ул. Крупской	км	-	2,720	-	-	-	-	5,763	76,567	-	82,331	-	-	-	-
2.23	ст. Крыловская ул. Комарова от ул. Крупской до ул. Гагарина	км	-	0,357	-	-	-	-	0,756	10,049	-	10,806	-	-	-	-
3	<b>Капитальный ремонт автомобильных дорог в т.ч.</b>	км	<b>22,508</b>	<b>11,733</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>18,486</b>	<b>245,601</b>	<b>0,000</b>	<b>264,087</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
3.1	п. Ближний ул. Тополиная	км	-	0,552	-	-	-	-	0,870	11,555	-	12,424	-	-	-	-
3.2	х. Ленина ул. Казачья	км	-	0,891	-	-	-	-	1,404	18,651	-	20,055	-	-	-	-
3.3	п. Образцовый ул. Новая	км	-	1,309	-	-	-	-	2,062	27,401	-	29,463	-	-	-	-
3.4	п. Образцовый ул. Садовая от ул. Школьная до ул. Новая	км	-	0,421	-	-	-	-	0,663	8,813	-	9,476	-	-	-	-
3.5	п. Моторный ул. Калинина	км	-	0,557	-	-	-	-	0,878	11,659	-	12,537	-	-	-	-
3.6	п. Уманский ул. Молодежная	км	-	0,542	-	-	-	-	0,854	11,345	-	12,199	-	-	-	-
3.7	п. Грачевка ул. Комсомольская	км	-	0,329	-	-	-	-	0,518	6,887	-	7,405	-	-	-	-
3.8	п. Первомайский ул. Первомайская	км	-	1,225	-	-	-	-	1,930	25,642	-	27,572	-	-	-	-
3.9	ст. Крыловская ул. Театральная от ул. Юбилейная до ул. Комсомольская	км	-	0,621	-	-	-	-	0,978	12,999	-	13,977	-	-	-	-
3.10	ст. Крыловская ул. Техническая от ул. Коммунаров до ул. Ленина	км	-	0,156	-	-	-	-	0,246	3,265	-	3,511	-	-	-	-
3.11	ст. Крыловская ул. Коммунаров от ул. Техническая до ул. Колхозная	км	-	0,161	-	-	-	-	0,254	3,370	-	3,624	-	-	-	-
3.12	ст. Крыловская ул. Колхозная от ул. Юбилейная до ул. Коммунаров	км	-	0,247	-	-	-	-	0,389	5,170	-	5,559	-	-	-	-
3.13	х. Куликовский проезд от ул. Октябрьская до ул. Школьная	км	-	0,139	-	-	-	-	0,219	2,910	-	3,129	-	-	-	-
3.14	п. Лаштованный ул. Степная	км	-	0,639	-	-	-	-	1,007	13,376	-	14,383	-	-	-	-
3.15	ст. Новоплатнировская ул. Комсомольская от ул. Чкалова до ул. Ленина	км	-	0,884	-	-	-	-	1,393	18,504	-	19,897	-	-	-	-

№ 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	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.						
3.16	ст. Новоплатнировская ул. Пограничная от ул. Северная до ул. Октябрьская	км	-	0,808	-	-	-	-	1,273	16,913	-	18,186	-	-	-	-
3.17	ст. Новоплатнировская ул. Юбилейная от ул. Пушкина до ул. Октябрьская	км	-	0,608	-	-	-	-	0,958	12,727	-	13,685	-	-	-	-
3.18	ст. Новоплатнировская ул. Пушкина от ул. Пограничная до ул. Юбилейная	км	-	1,077	-	-	-	-	1,697	22,544	-	24,241	-	-	-	-
3.19	ст. Новоплатнировская ул. Гоголя от ул. Комсомольская до ул. Степная	км	-	0,256	-	-	-	-	0,403	5,359	-	5,762	-	-	-	-
3.20	ст. Новоплатнировская ул. Чкалова от ул. Красноармейская до ул. Комсомольская	км	-	0,311	-	-	-	-	0,490	6,510	-	7,000	-	-	-	-
4	<b>Ремонт автомобильных дорог в т.ч.</b>	км	<b>11,386</b>	<b>23,269</b>	<b>18,545</b>	<b>246,389</b>	<b>0,000</b>	<b>264,934</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
4.1	п. Октябрьский ул. Космонавтов от пер. Первомайский до ул. Школьная	км	-	2,554	2,036	27,044	-	29,079	-	-	-	-	-	-	-	-
4.2	п. Октябрьский пер. Юбилейный от ул. Космонавтов до ул. 50 лет СССР	км	-	0,244	0,194	2,584	-	2,778	-	-	-	-	-	-	-	-
4.3	п. Октябрьский пер. Пионерский от ул. Мира до ул. 50 лет СССР	км	-	0,339	0,270	3,590	-	3,860	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4	п. Октябрьский ул. Мира от ул. Школьная до пер. Пионерский	км	-	0,558	0,445	5,909	-	6,353	-	-	-	-	-	-	-	-
4.5	п. Октябрьский ул. 50 лет СССР от ул. Западная до ул. Школьная	км	-	0,280	0,223	2,965	-	3,188	-	-	-	-	-	-	-	-
4.6	п. Октябрьский ул. Западная от ул. 50 лет СССР до ул. Космонавтов	км	-	0,251	0,200	2,658	-	2,858	-	-	-	-	-	-	-	-
4.7	п. Уманский а/д от ул. Северная до ул. Молодежная	км	-	0,871	0,694	9,223	-	9,917	-	-	-	-	-	-	-	-
4.8	п. Уманский ул. Школьная от ул. Северная до ул. Урожайная	км	-	0,398	0,317	4,214	-	4,532	-	-	-	-	-	-	-	-
4.9	п. Уманский ул. Садовая от ул. Северная до ул. Урожайная	км	-	0,409	0,326	4,331	-	4,657	-	-	-	-	-	-	-	-
4.10	п. Первомайский ул. Казачья от ул. Октябрьская до ул. Мира	км	-	0,363	0,289	3,844	-	4,133	-	-	-	-	-	-	-	-
4.11	п. Первомайский ул. Октябрьская от ул. Казачья до ул. Комарова	км	-	0,302	0,241	3,198	-	3,438	-	-	-	-	-	-	-	-
4.12	п. Первомайский пер. Мирный от ул. 64-й Армии до ул. Мира	км	-	0,317	0,253	3,357	-	3,609	-	-	-	-	-	-	-	-
4.13	п. Первомайский ул. Комарова от ул. Пролетарская до ул. Мира	км	-	0,358	0,285	3,791	-	4,076	-	-	-	-	-	-	-	-
4.14	п. Первомайский пер. Базарный от ул. Механическая до ул. Октябрьская	км	-	0,189	0,151	2,001	-	2,152	-	-	-	-	-	-	-	-
4.15	п. Первомайский ул. Пролетарская от ул. Комарова до ул. Первомайская	км	-	0,289	0,230	3,060	-	3,290	-	-	-	-	-	-	-	-
4.16	п. Звезда ул. Октябрьская	км	-	1,186	0,945	12,558	-	13,503	-	-	-	-	-	-	-	-



№ 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	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.						
4.17	ст. Крыловская ул. Первомайская от ул. Энгельса до ул. Октябрьская	км	-	0,641	0,511	6,787	-	7,298	-	-	-	-	-	-	-	-
4.18	ст. Крыловская ул. Калинина от ул. Путь к Коммунизму до ул. Октябрьская	км	-	0,550	0,438	5,824	-	6,262	-	-	-	-	-	-	-	-
4.19	ст. Крыловская ул. Путь к Коммуну от ул. Калинина до ул. Урожайная	км	-	0,568	0,453	6,014	-	6,467	-	-	-	-	-	-	-	-
4.20	ст. Крыловская ул. Урожайная от ул. Путь к Коммунизму до ул. Октябрьская	км	-	0,574	0,457	6,078	-	6,535	-	-	-	-	-	-	-	-
4.21	ст. Крыловская ул. Мира от ул. Промышленная до ул. Юбилейная	км	-	0,178	0,142	1,885	-	2,027	-	-	-	-	-	-	-	-
4.22	ст. Крыловская ул. Промышленная от ул. Крупской до ул. Гагарина	км	-	0,347	0,277	3,674	-	3,951	-	-	-	-	-	-	-	-
4.23	ст. Новоплатнировская ул. Почтовая от ул. Жлобы до ул. Ленина	км	-	0,414	0,330	4,384	-	4,714	-	-	-	-	-	-	-	-
4.24	ст. Новоплатнировская ул. Жлобы от ул. Почтовая до пер. Жлобы	км	-	0,518	0,413	5,485	-	5,898	-	-	-	-	-	-	-	-
4.25	ст. Новоплатнировская ул. Жлобы от ул. 40 лет Победы до ул. Юбилейная	км	-	0,570	0,454	6,036	-	6,490	-	-	-	-	-	-	-	-
4.26	ст. Новоплатнировская ул. 40 лет Победы от ул. Жлобы до ул. Ленина	км	-	0,309	0,246	3,272	-	3,518	-	-	-	-	-	-	-	-
4.27	п. Образцовый ул. Челбасская	км	-	2,080	1,658	22,025	-	23,682	-	-	-	-	-	-	-	-
4.28	п. Образцовый проезд от ул. Челбасская до ул. Школьная	км	-	0,099	0,079	1,048	-	1,127	-	-	-	-	-	-	-	-
4.29	п. Бичевой ул. Красная	км	-	0,480	0,383	5,083	-	5,465	-	-	-	-	-	-	-	-
4.30	п. Бичевой ул. Новая	км	-	0,297	0,237	3,145	-	3,382	-	-	-	-	-	-	-	-
4.31	п. Бичевой ул. Банная	км	-	0,903	0,720	9,562	-	10,281	-	-	-	-	-	-	-	-
4.32	п. Бичевой ул. Северная	км	-	0,306	0,244	3,240	-	3,484	-	-	-	-	-	-	-	-
4.33	х. Белый ул. Северная от дома №47 до дома №70	км	-	1,005	0,801	10,642	-	11,443	-	-	-	-	-	-	-	-
4.34	х. Белый ул. Колхозная	км	-	1,281	1,021	13,564	-	14,585	-	-	-	-	-	-	-	-
4.35	х. Куликовский пер. Восточный	км	-	0,856	0,682	9,064	-	9,746	-	-	-	-	-	-	-	-
4.36	х. Куликовский ул. Школьная	км	-	2,385	1,901	25,254	-	27,155	-	-	-	-	-	-	-	-
5	<b>Строительство тротуаров в т.ч.</b>	км	<b>4,284</b>	<b>1,314</b>	<b>0,394</b>	<b>5,235</b>	<b>0,000</b>	<b>5,630</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
5.1	Строительство тротуара по ул. Школьной от автодороги подъезд к пос. Бичевой до ул. Октябрьской в пос. Бичевой Ленинградского района	км	-	0,743	0,245	3,253	-	3,498	-	-	-	-	-	-	-	-
5.2	Устройство тротуара по улице Речной по нечетной стороне от дома № 5 до дома № 53 х. Западном Ленинградского района	км	-	0,571	0,149	1,983	-	2,132	-	-	-	-	-	-	-	-

№ 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	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.						
6	<b>Капитальный ремонт тротуаров в т.ч.</b>	км	-	<b>19,446</b>	<b>2,945</b>	<b>42,101</b>	<b>0,000</b>	<b>45,047</b>	<b>6,417</b>	<b>85,253</b>	<b>0,000</b>	<b>91,669</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
6.1	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Красной (устройство тротуара от ул. Юбилейной до ул. Комсомольской) в ст-це Крыловской	км	15,984	0,635	0,710	9,439	-	10,150	-	-	-	-	-	-	-	-
6.2	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Заречной (устройство тротуара от ул. Юбилейной до ул. Больничной), ул. Куйбышева (устройство тротуара от ул. Заречной до ул. Победы), ул. Больничной (устройство тротуара от ул. Заречной до дома №8 по ул. Больничной) в ст-це Крыловской Ленинградского района Краснодарского края	км	9,778	0,936	0,458	8,697	-	9,155	-	-	-	-	-	-	-	-
6.3	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Комсомольской (устройство тротуара по ул. Комсомольской от переулка Победы до дома №21 (слева) в х. Коржи Коржовского сельского поселения Ленинградского района	км	4,525	0,442	0,140	1,860	-	2,000	-	-	-	-	-	-	-	-
6.4	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Космонавтов (устройство тротуара) от дома №122 до дома №182 в п. Октябрьский Ленинградского района Краснодарского края	км	5,333	0,750	0,280	3,720	-	4,000	-	-	-	-	-	-	-	-
6.5	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Космонавтов (устройство тротуара) от дома №238 до дома №290 в п. Октябрьский Ленинградского района Краснодарского края	км	6,322	0,609	0,270	3,581	-	3,850	-	-	-	-	-	-	-	-
6.6	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Северной (устройство тротуара) от ул. Садовой до ул. 50 лет Октября п. Уманский	км	5,203	0,378	0,138	1,829	-	1,967	-	-	-	-	-	-	-	-
6.7	Капитальный ремонт (устройство) тротуара на автомобильной дороге по улице Северной от дома № 36 до дома № 47 в х. Белом	км	2,628	0,691	0,127	1,689	-	1,816	-	-	-	-	-	-	-	-
6.8	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Ленина (устройство тротуара) от ул. Набережной до ул. Красноармейской ст. Новоплатнировская	км	3,626	0,872	0,221	2,941	-	3,162	-	-	-	-	-	-	-	-

№ 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	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.						
6.9	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Советов (устройство тротуара) от ул. Набережной до ул. Красной в ст. Новоплатнировская Ленинградского района Краснодарского края	км	6,751	0,198	0,062	1,176	-	1,237	-	-	-	-	-	-	-	-
6.10	Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьской от переулка Базарного до дома №39 (слева) в пос. Звезда	км	2,746	0,487	0,094	1,244	-	1,337	-	-	-	-	-	-	-	-
6.11	Капитальный ремонт тротуара по ул. Новой от дома №7 до дома №39 (слева) в пос. Звезда Первомайского сельского поселения	км	2,636	0,675	0,125	1,655	-	1,780	-	-	-	-	-	-	-	-
6.12	Капитальный ремонт автомобильной дороги (Устройство тротуара) по ул. Школьной от д. №60 до д. №104 и пер. Школьному от ул. Школьной д.№104 до ул. Победы в х. Куликовском	км	8,833	0,520	0,322	4,272	-	4,593	-	-	-	-	-	-	-	-
6.13	п. Звезда ул. Механическая	км	7,482	0,759	-	-	-	-	0,398	5,281	-	5,679	-	-	-	-
6.14	п. Звезда проезд от ул. Новая до ул. Октябрьская	км	7,482	0,307	-	-	-	-	0,161	2,136	-	2,297	-	-	-	-
6.15	п. Звезда ул. Октябрьская от ул. Октябрьская 16 до пер. Базарный	км	7,482	0,086	-	-	-	-	0,045	0,598	-	0,643	-	-	-	-
6.16	п. Звезда пер. Базарный	км	7,482	0,190	-	-	-	-	0,100	1,322	-	1,422	-	-	-	-
6.17	п. Первомайский ул. Мира от ул. Первомайская до ул. Мира 72	км	7,482	0,587	-	-	-	-	0,307	4,084	-	4,392	-	-	-	-
6.18	п. Первомайский ул. Первомайская от ул. Гагарина до ул. Ленина	км	7,482	0,349	-	-	-	-	0,183	2,428	-	2,611	-	-	-	-
6.19	п. Октябрьский ул. Садовая от ул. Садовая 1 до ул. Школьная	км	7,482	0,836	-	-	-	-	0,438	5,817	-	6,255	-	-	-	-
6.20	п. Октябрьский ул. Школьная от ул. Садовая до ул. 50 лет СССР	км	7,482	0,501	-	-	-	-	0,262	3,486	-	3,748	-	-	-	-
6.21	п. Октябрьский ул. 50 лет СССР от ул. Школьная	км	7,482	0,720	-	-	-	-	0,377	5,010	-	5,387	-	-	-	-
6.22	п. Октябрьский ул. Мира от ул. Мира 5 до пер. Пионерский	км	7,482	0,246	-	-	-	-	0,129	1,712	-	1,841	-	-	-	-
6.23	п. Октябрьский пер. Пионерский	км	7,482	0,338	-	-	-	-	0,177	2,352	-	2,529	-	-	-	-
6.24	х. Коржи ул. Школьная от ул. Школьная 1 до ул. Победы	км	7,482	0,324	-	-	-	-	0,170	2,254	-	2,424	-	-	-	-
6.25	х. Коржи проезд от ул. Комсомольская до пер. Школьный	км	7,482	0,054	-	-	-	-	0,028	0,376	-	0,404	-	-	-	-
6.26	х. Коржи пер. Школьный	км	7,482	0,366	-	-	-	-	0,192	2,547	-	2,738	-	-	-	-

№ 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	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.						
6.27	х. Ромашки от ул. Хлебоборов 31 до пересечения	км	7,482	0,251	-	-	-	-	0,131	1,747	-	1,878	-	-	-	-
6.28	п. Бичевой ул. Красная	км	7,482	0,480	-	-	-	-	0,251	3,340	-	3,591	-	-	-	-
6.29	п. Образцовый ул. Октябрьская от ул. Гаражная до ул. Школьная	км	7,482	0,610	-	-	-	-	0,319	4,245	-	4,564	-	-	-	-
6.30	п. Образцовый ул. Ленина	км	7,482	0,225	-	-	-	-	0,118	1,566	-	1,683	-	-	-	-
6.31	п. Образцовый ул. Школьная от ул. Школьная 17 до ул. Садовая	км	7,482	0,435	-	-	-	-	0,228	3,027	-	3,255	-	-	-	-
6.32	ст. Новоплатнировская ул. Кирпичная от ул. Юбилейная до ул. Школьная	км	7,482	0,274	-	-	-	-	0,144	1,907	-	2,050	-	-	-	-
6.33	ст. Новоплатнировская ул. Советов от ул. Почтовая до ул. Комсомольская	км	7,482	0,418	-	-	-	-	0,219	2,909	-	3,127	-	-	-	-
6.34	ст. Новоплатнировская ул. Комсомольская от ул. Октябрьская до ул. Советов	км	7,482	0,167	-	-	-	-	0,087	1,162	-	1,249	-	-	-	-
6.35	ст. Новоплатнировская ул. Красноармейская от ул. Советов до ул. Ленина	км	7,482	0,179	-	-	-	-	0,094	1,246	-	1,339	-	-	-	-
6.36	ст. Новоплатнировская ул. Ленина от пересечения ул. Кирова до ул. Ленина 21а	км	7,482	0,287	-	-	-	-	0,150	1,997	-	2,147	-	-	-	-
6.37	ст. Новоплатнировская ул. Школьная от ул. Ленина до ул. Кирпичная	км	7,482	0,621	-	-	-	-	0,325	4,321	-	4,646	-	-	-	-
6.38	ст. Крыловская ул. Комсомольская от ул. Колхозная до ул. Энгельса	км	7,482	0,162	-	-	-	-	0,085	1,127	-	1,212	-	-	-	-
6.39	ст. Крыловская ул. Энгельса от ул. Комсомольская до ул. Озерная	км	7,482	1,198	-	-	-	-	0,627	8,336	-	8,963	-	-	-	-
6.40	ст. Крыловская ул. Юбилейная от ул. Энгельса до ул. Красная	км	7,482	0,350	-	-	-	-	0,183	2,435	-	2,619	-	-	-	-
6.41	ст. Крыловская ул. Юбилейная от ул. Мира до ул. Заречная	км	7,482	0,471	-	-	-	-	0,247	3,277	-	3,524	-	-	-	-
6.42	х. Западный ул. Светлая от дома № 133 до дома № 177	км	7,482	0,461	-	-	-	-	0,241	3,208	-	3,449	-	-	-	-
7	<b>Нанесение дорожной разметки в т.ч.</b>	км	<b>0,030</b>	<b>20,756</b>	<b>0,623</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,623</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
7.1	п.Октябрьский, ул. Мира от ул.Школьной до а/д 03К-012	км	-	1,195	0,036	-	-	0,036	-	-	-	-	-	-	-	-
7.2	п.Октябрьский, ул.Космонавтов от пер.30 лет Победы до ул.Космонавтов, д.2	км	-	1,617	0,049	-	-	0,049	-	-	-	-	-	-	-	-
7.3	п.Октябрьский, ул.50 лет СССР от ул.Школьная до ул.50 лет СССР	км	-	0,714	0,021	-	-	0,021	-	-	-	-	-	-	-	-
7.4	п.Октябрьский, ул.Школьная от ул.Садовая до ул.Мира	км	-	0,182	0,005	-	-	0,005	-	-	-	-	-	-	-	-
7.5	ст.Крыловская, ул.Октябрьская от ул.Калинина до ул.Юбилейная	км	-	1,000	0,030	-	-	0,030	-	-	-	-	-	-	-	-

№ 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	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.						
7.6	ст.Крыловская, ул.Юбилейная от ул.Октябрьской до ул.Гагарина	км	-	1,000	0,030	-	-	0,030	-	-	-	-	-	-	-	-
7.7	ст.Крыловская, ул.Гагарина от ул.Юбилейная до ул.Прифермовская	км	-	1,422	0,043	-	-	0,043	-	-	-	-	-	-	-	-
7.8	ст.Крыловская, ул.Прифермовская от ул.Западная до ул.Профильная	км	-	2,952	0,089	-	-	0,089	-	-	-	-	-	-	-	-
7.9	х.Коржи, а/д от ул.Новая до ул.Степная	км	-	1,343	0,040	-	-	0,040	-	-	-	-	-	-	-	-
7.10	х.Коржи ул.Победы от ул.Школьная до а/д	км	-	0,611	0,018	-	-	0,018	-	-	-	-	-	-	-	-
7.11	х.Коржи, ул.Победы от ул.Школьная до ул.Степная	км	-	0,586	0,018	-	-	0,018	-	-	-	-	-	-	-	-
7.12	х.Коржи, ул.Школьная от ул.Победа до ул.Озерная	км	-	0,654	0,020	-	-	0,020	-	-	-	-	-	-	-	-
7.13	х.Белый, ул.Горького от ул. Горького, д.5 до ул. Горького, д.187	км	-	2,533	0,076	-	-	0,076	-	-	-	-	-	-	-	-
7.14	ст.Крыловская, ул.Озерная от ул.Горького до ул.Энгельса	км	-	1,000	0,030	-	-	0,030	-	-	-	-	-	-	-	-
7.15	ст.Крыловская, ул.Ленина от ул.Октябрьская до ул.Набережная	км	-	1,093	0,033	-	-	0,033	-	-	-	-	-	-	-	-
7.16	ст.Крыловская, ул.Октябрьская от ул.Юбилейная до ул.Озерная	км	-	0,552	0,017	-	-	0,017	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17	п.Первомайский, ул.Первомайская от ул.Первомайская, д.39 до ул.Мира	км	-	0,858	0,026	-	-	0,026	-	-	-	-	-	-	-	-
7.18	ст.Новоплатнировская, ул.Красноармейская от ул.Октябрьская до ул.Южная	км	-	0,777	0,023	-	-	0,023	-	-	-	-	-	-	-	-
7.19	х.Куликовский, ул.Советов от ул.Октябрьская до ул.Красная	км	-	0,667	0,020	-	-	0,020	-	-	-	-	-	-	-	-
8	<b>Строительство пересечений а/д в т.ч.</b>	шт	-	<b>11,000</b>	<b>0,000</b>	<b>100,000</b>	<b>0,000</b>	<b>100,000</b>	<b>0,000</b>	<b>270,000</b>	<b>0,000</b>	<b>270,000</b>	<b>0,000</b>	<b>300,000</b>	<b>0,000</b>	<b>300,000</b>
8.1	Кольцевое пересечение а/д обход ст. Ленинградская и а/д ст. Староминская - ст. Ленинградская - ст. Павловская	шт	100,000	1,000	-	-	-	-	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-
8.2	Кольцевое пересечение а/д ст. Челбасская - ст. Крыловская - ст. Ленинградская и а/д Западный обход ст. Крыловская	шт	100,000	2,000	-	-	-	-	-	-	-	-	200,000	-	200,000	-
8.3	Кольцевое пересечение а/д ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская и а/д обход п. Октябрьский, а/д Подъезд к п. Моторный	шт	100,000	1,000	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-	-	-	-	-
8.4	Кольцевое пересечение а/д ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская и а/д Подъезд к п. Ближний	шт	100,000	1,000	-	-	-	-	-	100,000	-	100,000	-	-	-	-

№ 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	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.						
8.5	Кольцевое пересечение а/д ст. Челбаская - ст. Крыловская - ст. Ленинградская и а/д п. Первомайский - п. Звезда	шт	100,000	1,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,000	-	100,000
8.6	Полностью канализованное пересечение а/д ст. Челбаская - ст. Крыловская - ул. ст. Ленинградская и ул. Прифермоская ст. Крыловская	шт	30,000	1,000	-	-	-	-	-	30,000	-	30,000	-	-	-	-
8.7	Частично канализованное пересечение а/д ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская и а/д Подъезд к п. Уманский	шт	10,000	1,000	-	-	-	-	-	10,000	-	10,000	-	-	-	-
8.8	Частично канализованное пересечение а/д п. Лаштованный - п. Образцовый - ст. Крыловская и а/д ст. Староминская - ст. Ленинградская - ст. Павловская	шт	10,000	1,000	-	-	-	-	-	10,000	-	10,000	-	-	-	-
8.9	Частично канализованное пересечение а/д ст. Староминская - ст. Ленинградская - ст. Павловская и а/д Подъезд к п. Бичевому	шт	10,000	1,000	-	-	-	-	-	10,000	-	10,000	-	-	-	-
8.10	Частично канализованное пересечение а/д п. Лаштованный - п. Образцовый - ст. Крыловская и ул. Ленина ст. Новоплатнировская	шт	10,000	1,000	-	-	-	-	-	10,000	-	10,000	-	-	-	-
9	<b>Организация велодорожек в т.ч.</b>	км	<b>3,720</b>	<b>9,848</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>2,564</b>	<b>34,070</b>	<b>0,000</b>	<b>36,635</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
9.1	п. Октябрьский ул. 8 Марта, 50 лет СССР, ул. Мира, пер. Пионерский	км	-	2,411	-	-	-	-	0,628	8,341	-	8,969	-	-	-	-
9.2	ст. Крыловская ул. Энгельса, ул. Комсомольская, ул. Урожайная, ул. Станичная, ул. Ленина, ул. Барышевского, ул. Озерная	км	-	4,912	-	-	-	-	1,279	16,994	-	18,273	-	-	-	-
9.3	ст. Новоплатнировская ул. Красная, ул. Советов, ул. Октябрьская, ул. Комсомольская, ул. Мира	км	-	2,525	-	-	-	-	0,658	8,735	-	9,393	-	-	-	-
10	<b>мост через р. Челбас на а/д Западный обход ст. Крыловская</b>	шт	500,000	1,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,000	-	500,000
11	<b>путепровод через ЖД пути на а/д обход ст. Ленинградская</b>	шт	500,000	1,000	-	-	-	-	-	500,000	-	500,000	-	-	-	-
12	<b>Установка шумозащитного экрана вдоль п. Октябрьский</b>	м	0,040	4200,000	-	168,000	-	168,000	-	-	-	-	-	-	-	-

№ 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	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.						
13	Установка пешеходных ограждений возле образовательных учреждений	шт	0,540	1,000	0,540	-	-	0,540	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Установка комплекта освещения со светофором Т7	шт	0,084	21,000	1,764	-	-	1,764	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Установка предупреждающих знаков возле образовательных учреждений	шт	0,012	3,000	0,036	-	-	0,036	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Установка искусственных неровностей	шт	0,060	23,000	1,380	-	-	1,380	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Обустройство наземных пешеходных переходов	шт	0,024	120,000	2,880	-	-	2,880	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Организация пандусов	шт	0,036	59,000	2,124	-	-	2,124	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Организация велопарковок	шт	0,180	8,000	-	-	-	-	1,440	-	-	1,440	-	-	-	-
20	Ограничение скорости движения 20км/ч	км	0,096	2,452	0,235	-	-	0,235	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Ограничение скорости движения 40км/ч	км	0,096	47,696	4,579	-	-	4,579	-	-	-	-	-	-	-	-
22	Организация посадочной площадки на автобусных остановках	шт	0,240	17,000	4,080	-	-	4,080	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Установка остановочного павильона	шт	0,840	9,000	7,560	-	-	7,560	-	-	-	-	-	-	-	-
24	Строительство заездных карманов на автобусных остановках	м2	0,007	1344,000	9,610	-	-	9,610	-	-	-	-	-	-	-	-
25	установка знака автобусной остановки	шт	0,012	7,000	0,084	-	-	0,084	-	-	-	-	-	-	-	-
26	Строительство автопавильонов	шт	1,690	22,000	-	-	-	-	-	-	-	-	37,180	-	-	37,180
27	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	14,000	1,400	-	-	1,400	-	-	-	-	-	-	-	-
28	Оснащение остановочных пунктов средствами зрительного информирования пассажиров с актуальной информацией о маршрутах и расписании движения	шт	0,100	75,000	-	-	-	-	7,500	-	-	7,500	-	-	-	-
29	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	-	-	-	-	-	-	-	-



№ 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	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.						
30	Планируемые парковки типа "Уличное с карманом вдоль дороги"	м2	0,009	1225,716	-	-	-	-	-	-	-	-	10,517	-	-	10,517
31	Установка камер фиксации нарушений ПДД	шт	4,200	14,000	-	-	58,800	58,800	-	-	-	-	-	-	-	-
32	Установка датчиков учета интенсивности	шт.	0,240	19,000	-	4,560		4,560	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b><u>Итого, млн. руб.</u></b>		-	-	<b>58,78</b>	<b>995,90</b>	<b>59,80</b>	<b>1 114,48</b>	<b>52,08</b>	<b>3 753,82</b>	<b>0,00</b>	<b>3 805,90</b>	<b>50,75</b>	<b>5 182,58</b>	<b>0,00</b>	<b>5 233,32</b>

## 4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

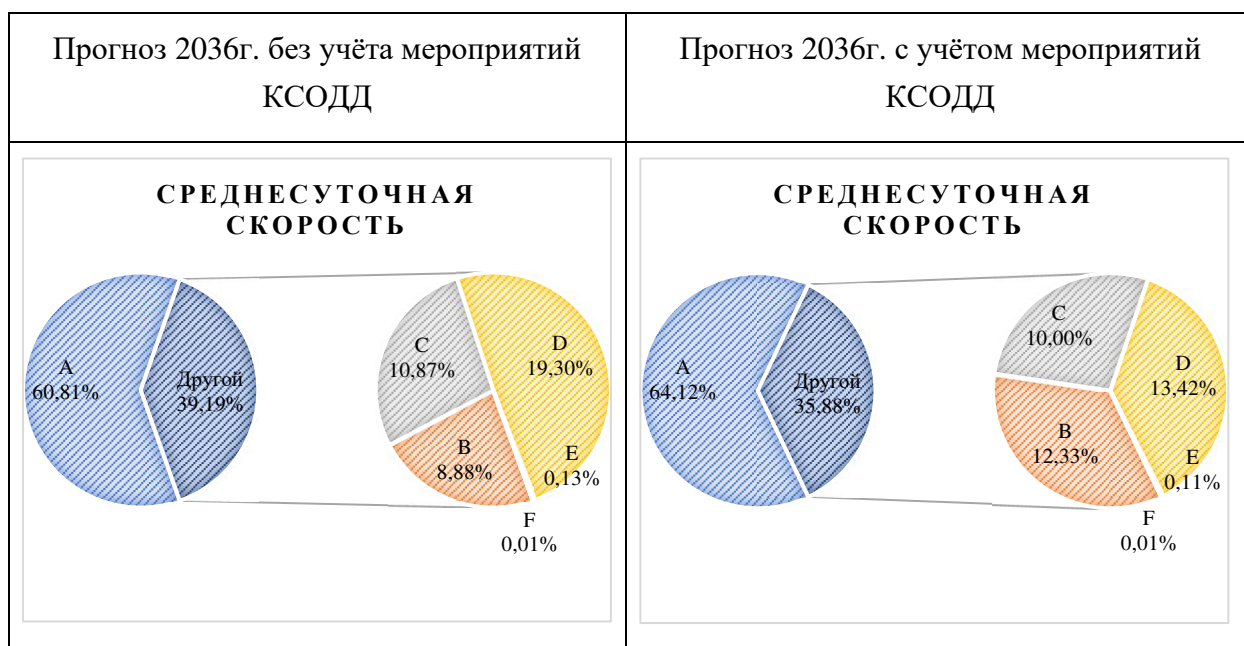
### 4.1. Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

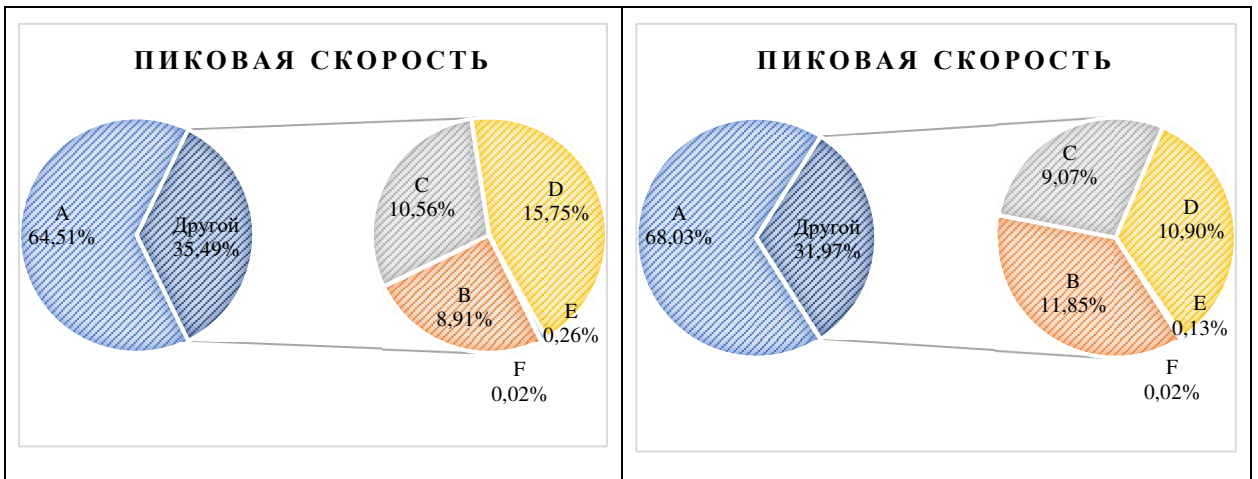
#### Интенсивность движения

В результате реализации социальной политики согласно программным документам, инвестиционным проектам и градостроительной документации будут возведены новые социальные и трудовые объекты притяжения населения. Оценка эффективности решений произведена путём сравнения варианта развития, предусмотренного СТП Краснодарского края с вариантом развития, предусматривающего не только эти, но и доказавшие свою эффективность в результате транспортных расчётов мероприятия, рассмотренные на предыдущих этапах работы.

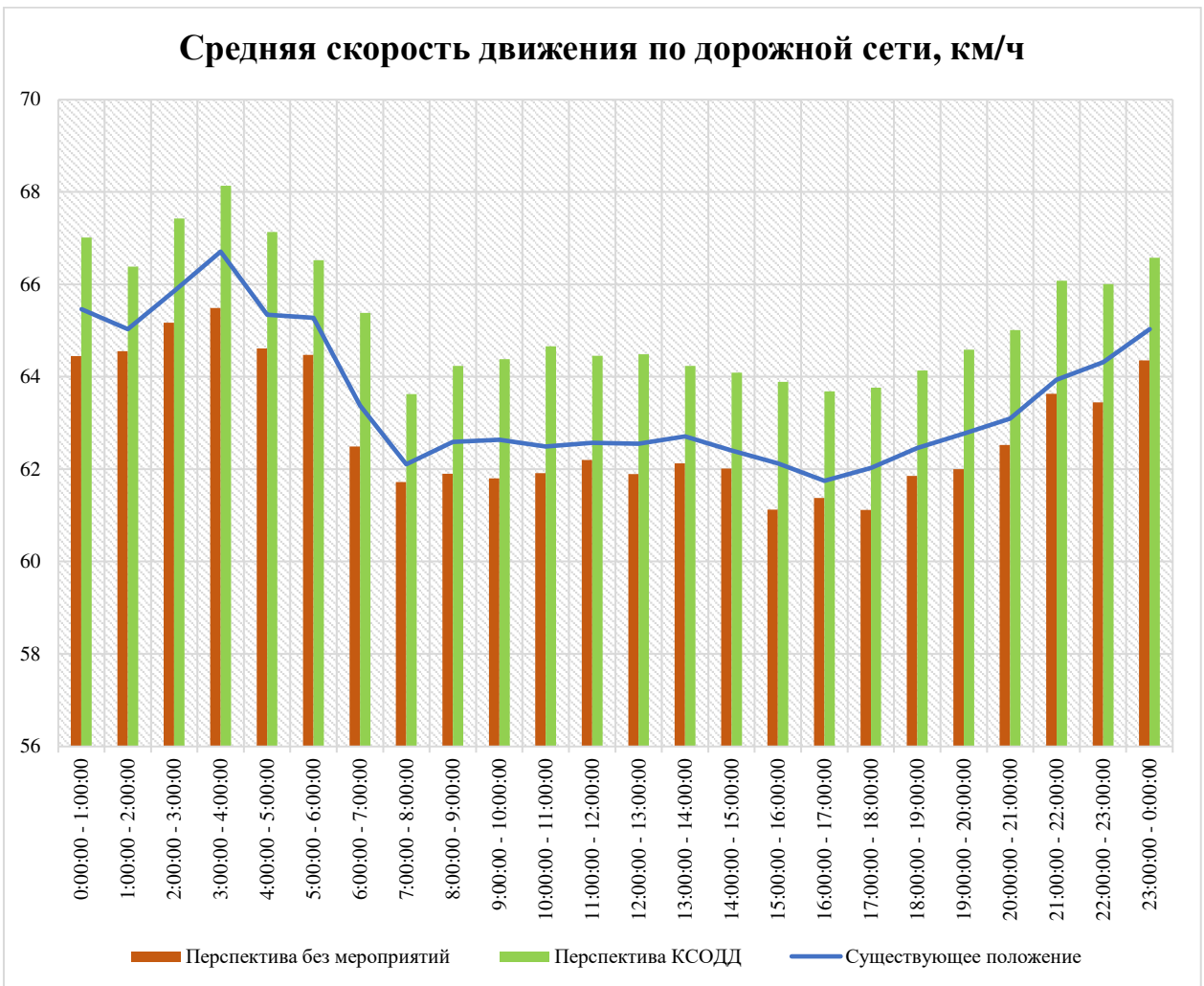
#### Средняя скорость движения

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 0,14% в среднесуточном и 0,28% от общей протяжённости дорожной сети. Реализация мероприятий КСОДД позволит снизить эти показатели в суточном и пиковом разрезе до 0,12% и 0,15% соответственно.





На сетевом уровне в перспективе 2036 года средние скорости снизятся на 0,68 км/ч или 1,07% по отношению к существующему положению. В наиболее загруженный час это снижение достигнет 1,22 км/ч (1,83%)

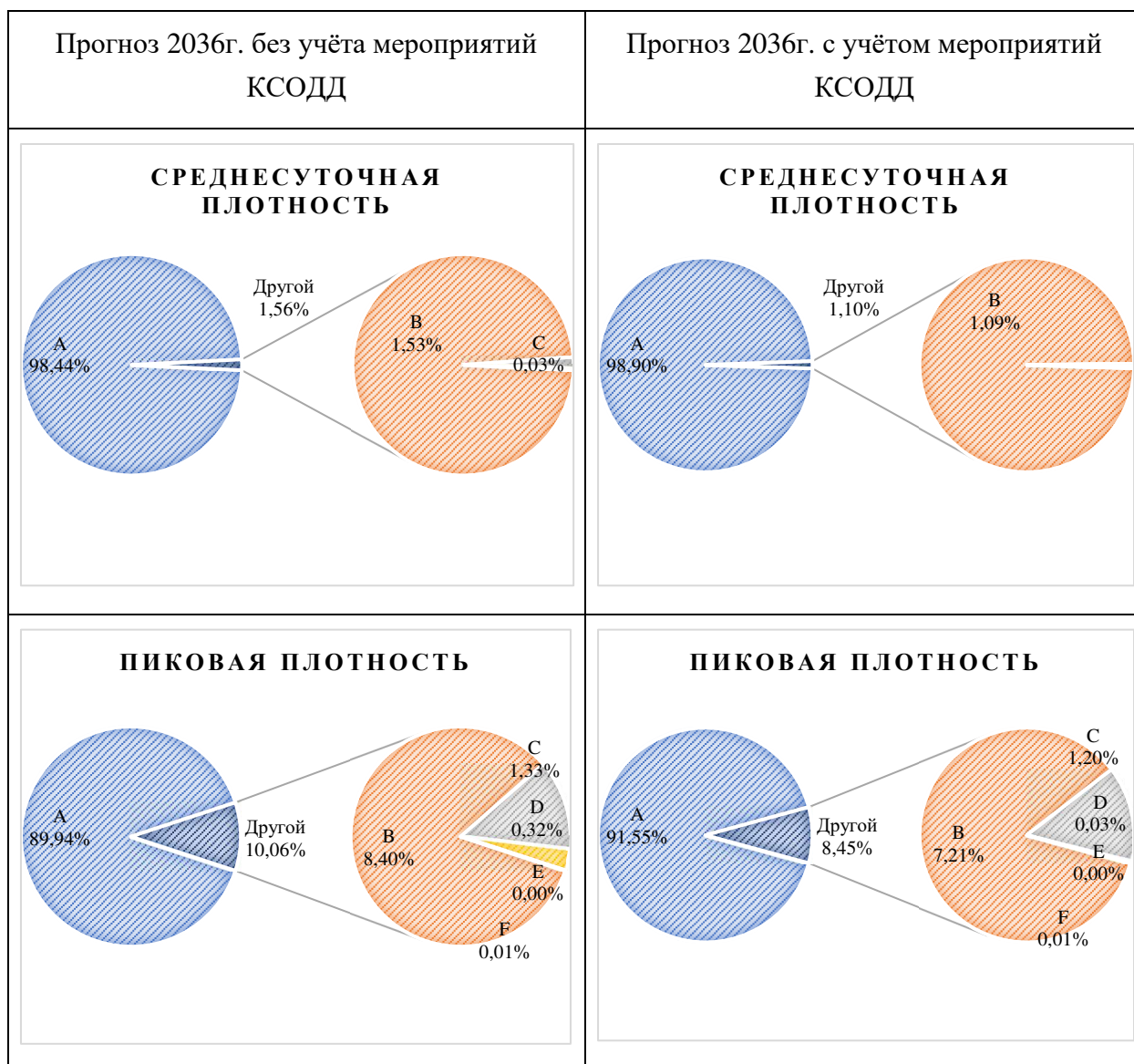


Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий		Перспектива КСОДД			
	Средняя скорость, км/ч	Средняя скорость, км/ч	Изменение скорости, (км/ч / %)		Средняя скорость, км/ч	Изменение скорости, (км/ч / %)	
0:00 - 1:00	65,46	64,44	-1,02	-1,56%	67,01	1,55	2,32%
1:00 - 2:00	65,03	64,55	-0,47	-0,73%	66,38	1,36	2,04%
2:00 - 3:00	65,85	65,17	-0,69	-1,04%	67,42	1,57	2,32%
3:00 - 4:00	66,71	65,49	-1,22	-1,83%	68,14	1,43	2,09%
4:00 - 5:00	65,34	64,61	-0,73	-1,12%	67,13	1,79	2,66%
5:00 - 6:00	65,28	64,47	-0,80	-1,23%	66,52	1,25	1,87%
6:00 - 7:00	63,38	62,49	-0,89	-1,41%	65,38	2,00	3,06%
7:00 - 8:00	62,10	61,72	-0,39	-0,62%	63,63	1,52	2,39%
8:00 - 9:00	62,59	61,90	-0,69	-1,10%	64,23	1,65	2,56%
9:00 - 10:00	62,64	61,80	-0,83	-1,33%	64,38	1,74	2,71%
10:00 - 11:00	62,49	61,91	-0,58	-0,92%	64,66	2,17	3,36%
11:00 - 12:00	62,57	62,20	-0,37	-0,59%	64,45	1,89	2,92%
12:00 - 13:00	62,55	61,89	-0,66	-1,05%	64,49	1,94	3,01%
13:00 - 14:00	62,71	62,13	-0,58	-0,93%	64,24	1,53	2,38%
14:00 - 15:00	62,40	62,01	-0,39	-0,63%	64,09	1,69	2,63%
15:00 - 16:00	62,13	61,12	-1,00	-1,62%	63,89	1,76	2,75%
16:00 - 17:00	61,75	61,37	-0,38	-0,61%	63,68	1,93	3,03%
17:00 - 18:00	62,02	61,12	-0,91	-1,46%	63,76	1,74	2,73%
18:00 - 19:00	62,45	61,85	-0,60	-0,97%	64,13	1,68	2,61%
19:00 - 20:00	62,77	62,00	-0,77	-1,22%	64,59	1,82	2,82%
20:00 - 21:00	63,09	62,52	-0,57	-0,91%	65,01	1,92	2,95%
21:00 - 22:00	63,93	63,63	-0,30	-0,47%	66,08	2,14	3,24%
22:00 - 23:00	64,32	63,44	-0,87	-1,36%	66,00	1,69	2,56%
23:00 - 0:00	65,03	64,35	-0,68	-1,04%	66,57	1,55	2,32%
Средние отклонения			-0,68	-1,07%		1,72	2,64%

Реализация мероприятий КСОДД позволит увеличить среднесетевую скорость движения (на 1,72 км/ч по сравнению с существующим положением). Увеличение скорости произойдёт на 1,87-3,36% по отношению к существующему положению.

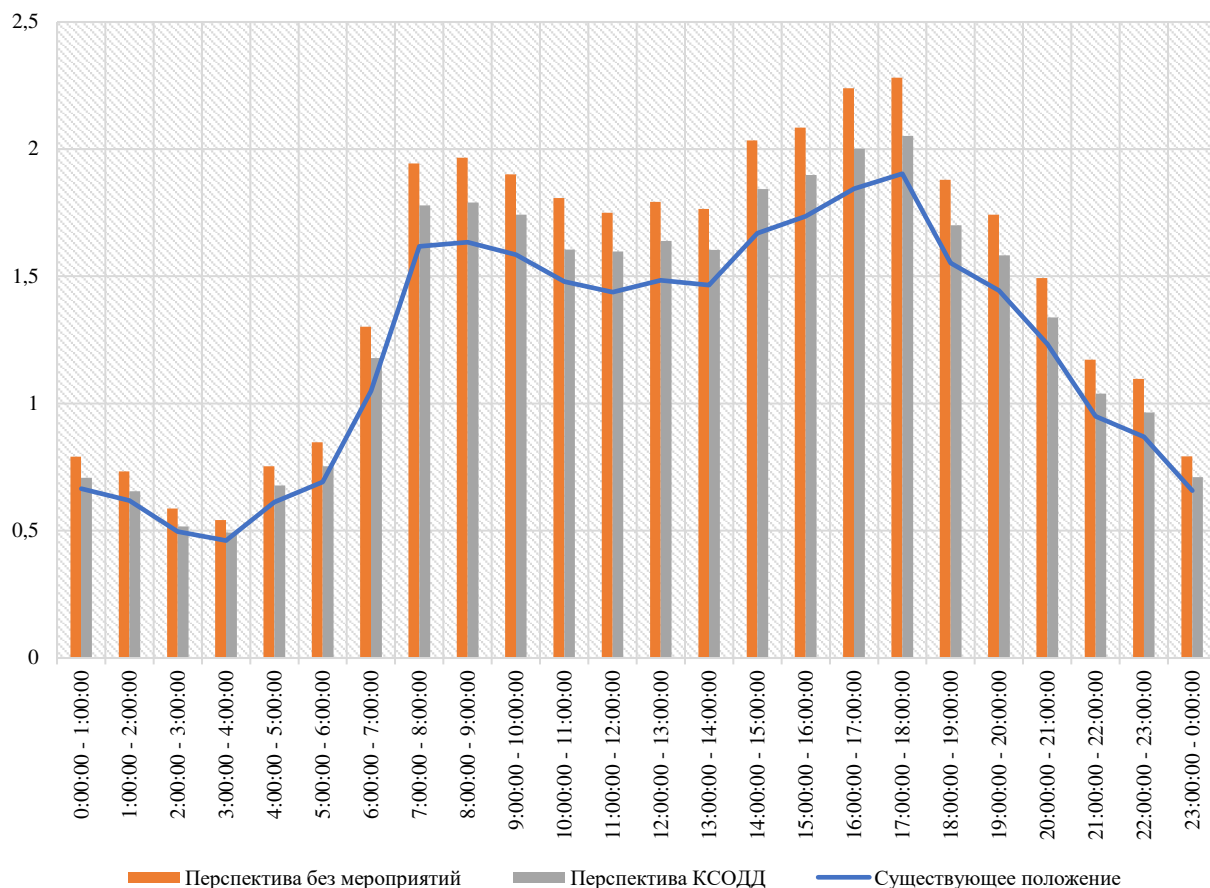
## Плотность движения транспортных средств

Увеличение транспортного потока с одновременным снижением средних скоростей движения неизбежно приведёт к увеличению плотности движения в перспективе 2036 года. На локальном уровне участки с высокой плотностью траффика (уровни «D», «E» и «F») составят от до 0,33% в наиболее загруженный час от общей протяжённости дорожной сети. Реализация мероприятий КСОДД позволит в 8 раз снизить данный показатель до 0,04%.



На сетевом уровне среднесуточное увеличение плотности составит 20,97% по отношению к существующему положению. Однако в физических величинах это увеличение составит лишь 0,26 транспортных средств на 1 км, что не способно существенно ухудшить дорожную ситуацию. В наиболее загруженные часы плотность транспорта увеличится на 0,39 физических единиц до 2,24 ТС/км.

## 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	0,67	0,79	0,12 18,75%	0,71	0,04 5,91%
1:00 - 2:00	0,62	0,73	0,11 18,31%	0,66	0,04 5,46%
2:00 - 3:00	0,50	0,59	0,09 18,36%	0,52	0,02 3,89%
3:00 - 4:00	0,46	0,54	0,08 17,27%	0,49	0,03 6,20%
4:00 - 5:00	0,61	0,75	0,14 22,86%	0,68	0,07 9,61%
5:00 - 6:00	0,69	0,85	0,16 22,53%	0,75	0,06 8,24%
6:00 - 7:00	1,05	1,30	0,25 24,05%	1,18	0,13 10,96%
7:00 - 8:00	1,62	1,94	0,33 20,15%	1,78	0,16 9,06%
8:00 - 9:00	1,63	1,97	0,33 20,30%	1,79	0,16 8,67%
9:00 - 10:00	1,59	1,90	0,32 19,88%	1,74	0,16 9,04%
10:00 - 11:00	1,48	1,81	0,33 22,20%	1,61	0,13 7,86%

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 / %)	
11:00 - 12:00	1,44	1,75	0,31	21,65%	1,60	0,16	9,99%
12:00 - 13:00	1,48	1,79	0,31	20,76%	1,64	0,15	9,43%
13:00 - 14:00	1,47	1,76	0,30	20,43%	1,60	0,14	8,58%
14:00 - 15:00	1,67	2,03	0,36	21,82%	1,84	0,17	9,40%
15:00 - 16:00	1,74	2,08	0,35	20,08%	1,90	0,16	8,53%
16:00 - 17:00	1,84	2,24	0,39	21,39%	2,00	0,16	7,85%
17:00 - 18:00	1,90	2,28	0,38	19,80%	2,05	0,15	7,23%
18:00 - 19:00	1,55	1,88	0,33	21,05%	1,70	0,15	8,72%
19:00 - 20:00	1,44	1,74	0,30	20,63%	1,58	0,14	8,75%
20:00 - 21:00	1,23	1,49	0,26	21,04%	1,34	0,10	7,83%
21:00 - 22:00	0,95	1,17	0,22	23,51%	1,04	0,09	8,69%
22:00 - 23:00	0,87	1,10	0,23	26,11%	0,97	0,10	9,94%
23:00 - 0:00	0,66	0,79	0,13	20,29%	0,71	0,05	7,45%
Средние отклонения			0,26	20,97%		0,11	8,22%

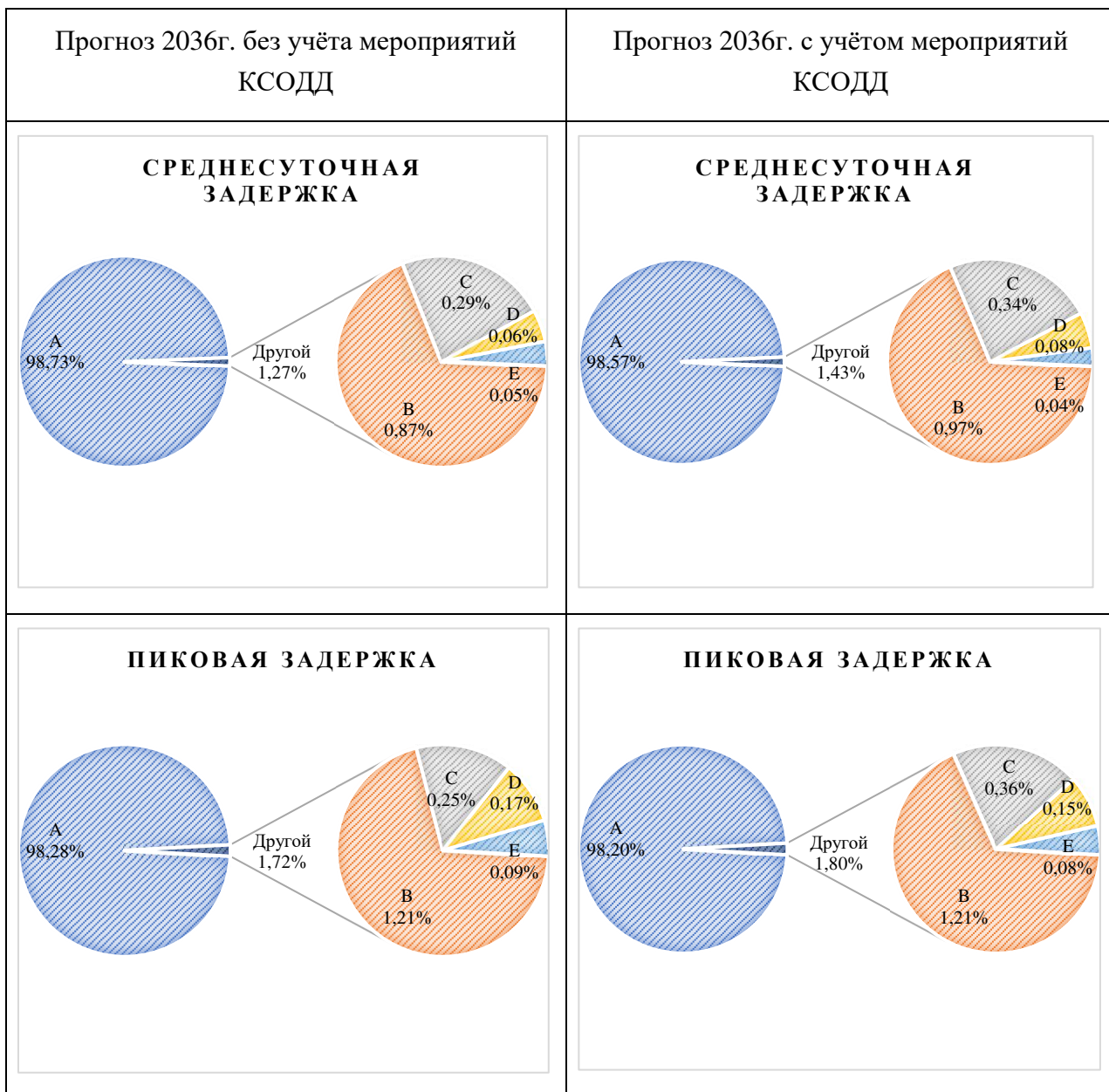
Реализация мероприятий КСОДД позволит сдержать рост плотности транспорта за счёт рационального перераспределения трафика по УДС Ленинградского района. Рост плотности составит 8,22% или 0,11 ТС/км.

#### **4.2. Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения**

##### **Средняя задержка транспортных средств в движении**

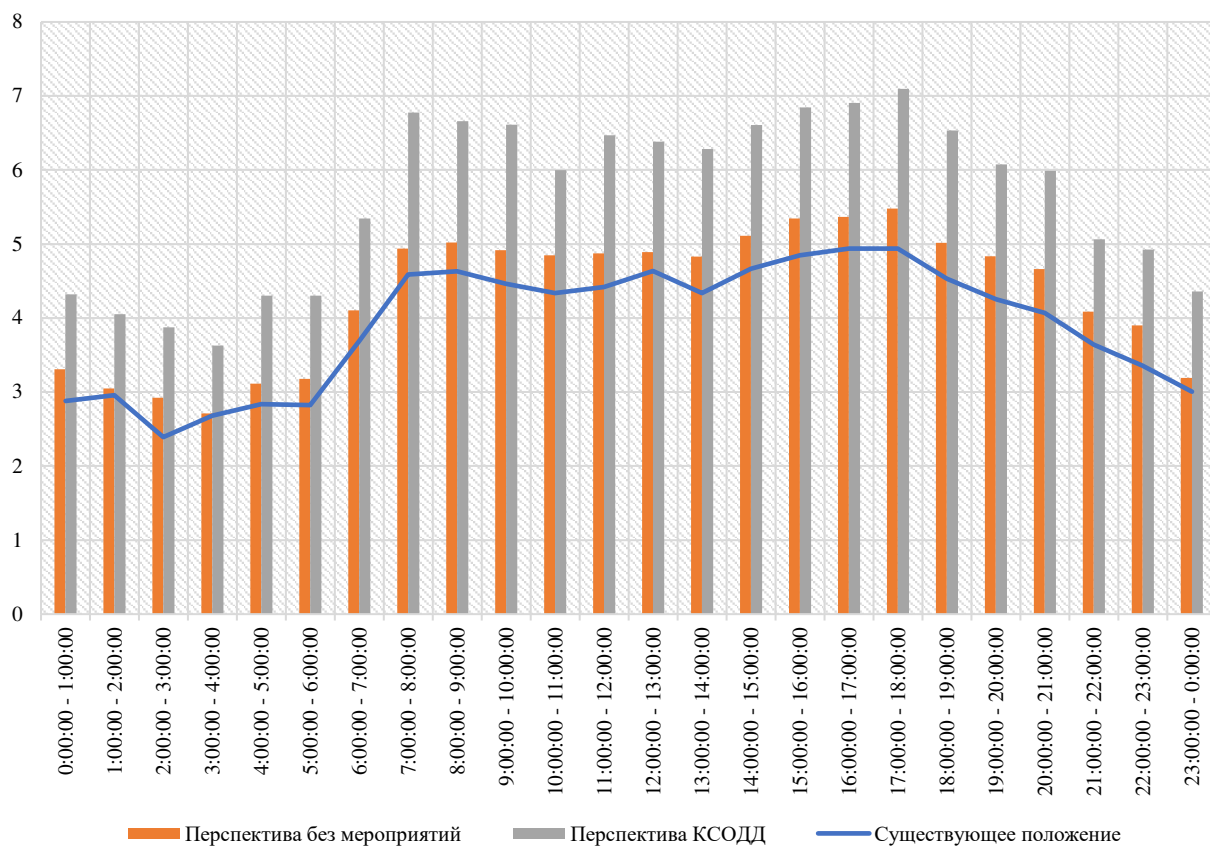
В связи с увеличением плотности движения в перспективе 2036 года будут увеличиваться транспортные задержки, вызванные взаимодействием транспортных средств при движении по дорожной сети. Это явление особенно проявится в часы пик. На локальном уровне участки с высокими задержками (уровни «D» и «E») составят в наиболее загруженный час 0,26% от общей протяжённости дорожной сети. Реализация мероприятий КСОДД позволит снизить данный показатель до 0,23%.





На сетевом уровне транспортные задержки в перспективе 2036 года увеличатся на 0,41 секунд (10,55%) на 1 километр пути по отношению к существующему положению. Сильнее всего увеличение задержки проявляется в часы наименьшей загрузки, когда сетевые значения превышают аналогичные значения существующего положения на 22,21%. Это связано с тем, что увеличенной интенсивности движения в ночные часы достигнет значений, при которых появляется взаимодействие между транспортными средствами.

## 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	2,88	3,31	0,43	14,84%	4,32	1,44	33,33%
1:00 - 2:00	2,95	3,05	0,09	3,19%	4,05	1,10	27,06%
2:00 - 3:00	2,39	2,92	0,53	22,21%	3,88	1,48	38,27%
3:00 - 4:00	2,68	2,71	0,03	1,00%	3,63	0,95	26,09%
4:00 - 5:00	2,84	3,11	0,28	9,76%	4,30	1,46	34,04%
5:00 - 6:00	2,82	3,18	0,35	12,54%	4,30	1,48	34,41%
6:00 - 7:00	3,69	4,10	0,41	11,24%	5,34	1,65	30,96%
7:00 - 8:00	4,59	4,94	0,35	7,65%	6,78	2,19	32,33%
8:00 - 9:00	4,63	5,02	0,39	8,46%	6,66	2,03	30,44%
9:00 - 10:00	4,46	4,91	0,45	10,10%	6,61	2,15	32,47%
10:00 - 11:00	4,34	4,85	0,51	11,71%	6,00	1,66	27,67%

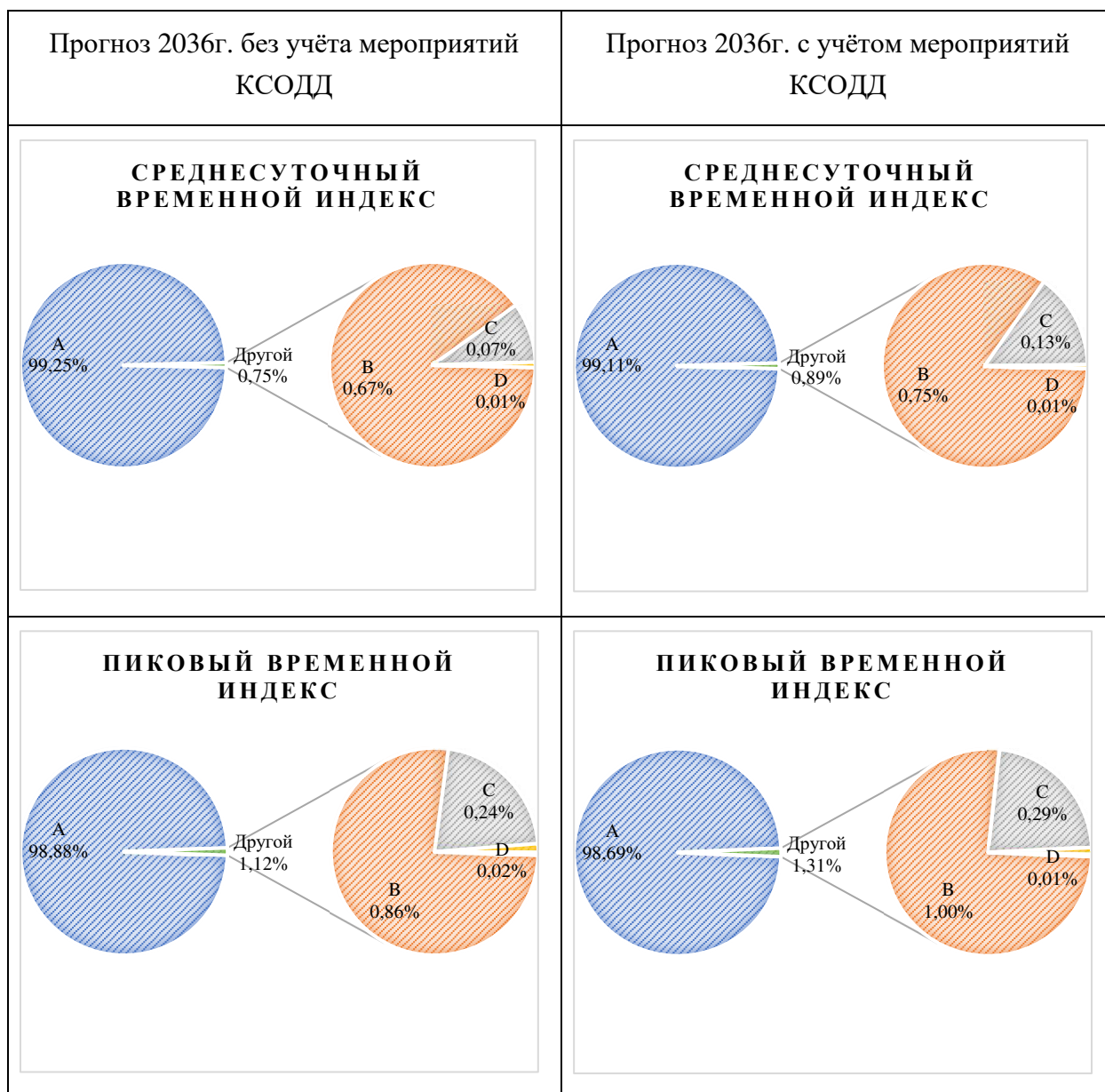
Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	Средняя задержка, сек/км	Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)		Средняя задержка, сек/км	Изменение задержки, (сек/км / %)	
11:00 - 12:00	4,42	4,87	0,46	10,37%	6,47	2,05	31,73%
12:00 - 13:00	4,63	4,89	0,25	5,49%	6,38	1,75	27,40%
13:00 - 14:00	4,34	4,83	0,49	11,34%	6,28	1,95	30,99%
14:00 - 15:00	4,66	5,11	0,45	9,58%	6,61	1,94	29,43%
15:00 - 16:00	4,85	5,34	0,50	10,26%	6,85	2,00	29,22%
16:00 - 17:00	4,94	5,37	0,43	8,64%	6,91	1,97	28,48%
17:00 - 18:00	4,94	5,48	0,54	10,95%	7,10	2,16	30,45%
18:00 - 19:00	4,53	5,02	0,49	10,77%	6,53	2,00	30,66%
19:00 - 20:00	4,25	4,83	0,58	13,66%	6,07	1,82	29,96%
20:00 - 21:00	4,07	4,66	0,60	14,66%	5,99	1,92	32,10%
21:00 - 22:00	3,64	4,09	0,45	12,24%	5,06	1,42	28,12%
22:00 - 23:00	3,35	3,90	0,55	16,31%	4,93	1,57	31,90%
23:00 - 0:00	3,00	3,19	0,19	6,31%	4,36	1,36	31,11%
Средние отклонения			0,41	10,55%		1,73	30,78%

В результате реализации мероприятий КСОДД средняя задержка на сетевом уровне вырастет ещё больше - на 1,73 сек/км, что на 1,32 пунктов больше, чем перспективное положение без реализации мероприятий. Однако принятые решения позволят рациональнее распределить транспортный поток, сократив до минимума влияние часа пик на колебания задержек транспорта и уменьшить количество участков с высокими задержками, что положительным образом скажется как на скорости, так и на безопасности движения.

### **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 низки. В пиковый период на 0,02% дорожной сети появляются участки со средними значениями временного индекса (шкала значений «D»). Реализация мероприятий КСОДД позволит снизить данный показатель до 0,01%.



На сетевом уровне временной индекс в перспективе 2036 года увеличится на 7,09% по отношению к существующему положению. В наиболее загруженный вечерний час пик значение временного индекса достигает 6,00%.

Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	ТПИ, %	ТПИ, %	ТПИ, % (разность / прирост)		ТПИ, %	ТПИ, % (разность / прирост)	
0:00 - 1:00	3,81	4,15	0,34	8,94%	4,42	0,61	13,86%
1:00 - 2:00	3,86	3,99	0,14	3,53%	4,19	0,34	7,99%
2:00 - 3:00	3,40	3,74	0,34	10,01%	4,03	0,64	15,79%
3:00 - 4:00	3,46	3,62	0,16	4,63%	3,87	0,40	10,46%
4:00 - 5:00	3,74	3,94	0,20	5,39%	4,33	0,59	13,63%
5:00 - 6:00	3,81	4,08	0,27	7,06%	4,34	0,53	12,11%
6:00 - 7:00	4,46	4,87	0,41	9,20%	5,14	0,68	13,29%
7:00 - 8:00	5,30	5,59	0,29	5,47%	6,00	0,71	11,75%
8:00 - 9:00	5,37	5,64	0,27	4,99%	6,02	0,65	10,79%

Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий			Перспектива КСОДД		
	ТТІ, %	ТТІ, %	ТТІ, % (разность / прирост)		ТТІ, %	ТТІ, % (разность / прирост)	
9:00 - 10:00	5,17	5,53	0,36	6,89%	5,93	0,76	12,81%
10:00 - 11:00	5,08	5,45	0,37	7,38%	5,64	0,56	9,94%
11:00 - 12:00	5,14	5,50	0,36	6,92%	5,81	0,67	11,56%
12:00 - 13:00	5,22	5,54	0,33	6,27%	5,86	0,64	10,94%
13:00 - 14:00	5,08	5,47	0,39	7,75%	5,77	0,69	11,94%
14:00 - 15:00	5,38	5,74	0,36	6,67%	5,94	0,56	9,36%
15:00 - 16:00	5,52	5,85	0,32	5,89%	6,16	0,64	10,37%
16:00 - 17:00	5,56	5,92	0,36	6,49%	6,21	0,65	10,42%
17:00 - 18:00	5,58	6,00	0,41	7,40%	6,33	0,74	11,76%
18:00 - 19:00	5,20	5,61	0,41	7,93%	5,92	0,73	12,30%
19:00 - 20:00	4,98	5,39	0,40	8,11%	5,68	0,70	12,26%
20:00 - 21:00	4,81	5,28	0,48	9,88%	5,52	0,71	12,91%
21:00 - 22:00	4,48	4,77	0,30	6,66%	4,98	0,51	10,18%
22:00 - 23:00	4,19	4,67	0,47	11,27%	4,81	0,62	12,80%
23:00 - 0:00	3,81	4,02	0,21	5,48%	4,37	0,56	12,79%
Средние отклонения			0,33	7,09%		0,62	11,75%

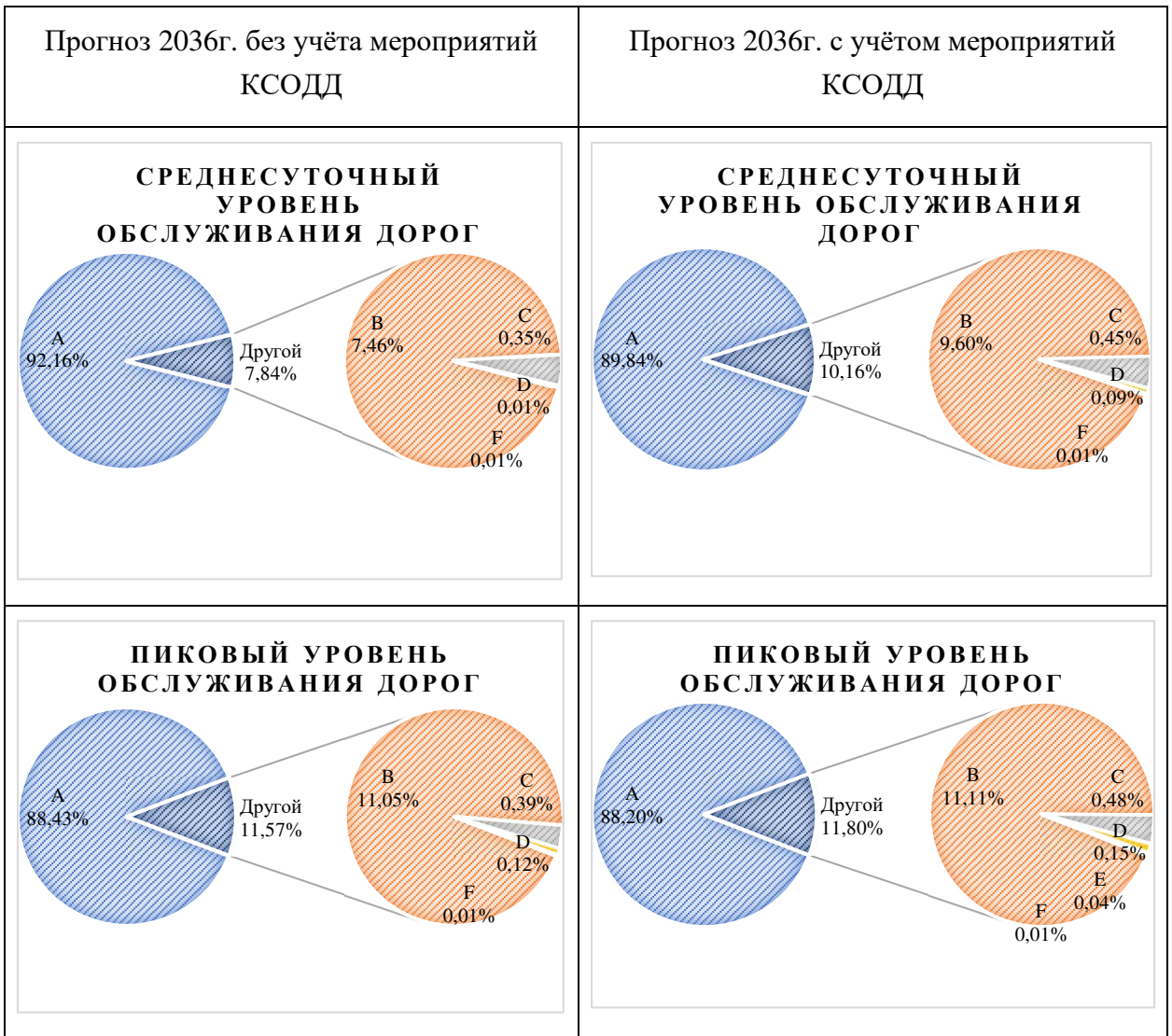
Вслед за увеличением средних задержек в движении на сетевом уровне реализация мероприятий КСОДД окажет негативное влияние на временной индекс по отношению к существующему положению, вызывая его увеличение на незначительные 0,34% - 0,71%.

### **Уровень обслуживания дорожного движения (LOS)**

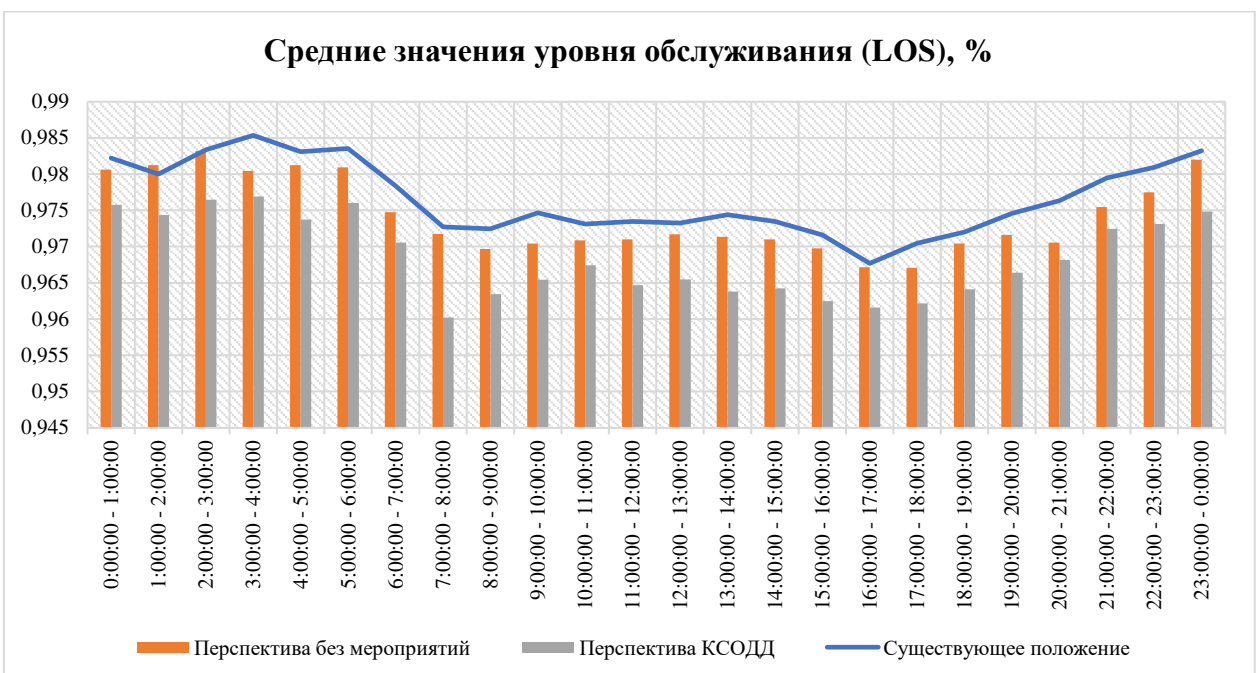
Физический смысл уровня обслуживания дорожного движения заключается в определении влияния интенсивности транспортного потока на его скорость.

На локальном уровне протяжённость участков автомобильных дорог с неудовлетворительным уровнем обслуживания («D», «E» и «F») составит в 2036 году от 0,02% до 0,13% в среднесуточном и пиковом разрезах соответственно. Реализация мероприятий КСОДД увеличивает эти значения до 0,10% и 0,20% соответственно.





На сети дорог в целом уровень обслуживания в перспективе 2036 года уменьшится по отношению к существующему положению на 0,25%.



Время	Сущ. положение	Перспектива без мероприятий		Перспектива КСОДД			
	LOS, %	LOS, %	LOS, % (разность / прирост)	LOS, %	LOS, % (разность / прирост)		
0:00 - 1:00	98,22	98,06	-0,16	-0,16%	97,58	-0,64	-0,66%
1:00 - 2:00	98,00	98,13	0,13	0,13%	97,44	-0,56	-0,58%
2:00 - 3:00	98,34	98,32	-0,02	-0,02%	97,65	-0,69	-0,70%
3:00 - 4:00	98,54	98,04	-0,49	-0,50%	97,69	-0,85	-0,87%
4:00 - 5:00	98,31	98,13	-0,18	-0,19%	97,38	-0,93	-0,96%
5:00 - 6:00	98,35	98,09	-0,26	-0,26%	97,60	-0,75	-0,77%
6:00 - 7:00	97,84	97,47	-0,36	-0,37%	97,05	-0,78	-0,80%
7:00 - 8:00	97,27	97,17	-0,10	-0,10%	96,02	-1,25	-1,30%
8:00 - 9:00	97,24	96,97	-0,28	-0,29%	96,34	-0,90	-0,93%
9:00 - 10:00	97,47	97,04	-0,42	-0,44%	96,54	-0,92	-0,96%
10:00 - 11:00	97,31	97,09	-0,23	-0,23%	96,74	-0,57	-0,59%
11:00 - 12:00	97,35	97,10	-0,25	-0,25%	96,47	-0,88	-0,91%
12:00 - 13:00	97,32	97,17	-0,15	-0,16%	96,55	-0,78	-0,81%
13:00 - 14:00	97,44	97,13	-0,30	-0,31%	96,38	-1,06	-1,10%
14:00 - 15:00	97,35	97,10	-0,25	-0,25%	96,42	-0,92	-0,96%
15:00 - 16:00	97,16	96,97	-0,19	-0,19%	96,25	-0,91	-0,95%
16:00 - 17:00	96,77	96,71	-0,06	-0,06%	96,16	-0,61	-0,63%
17:00 - 18:00	97,04	96,71	-0,34	-0,35%	96,21	-0,83	-0,86%
18:00 - 19:00	97,20	97,04	-0,16	-0,16%	96,41	-0,79	-0,82%
19:00 - 20:00	97,46	97,16	-0,30	-0,30%	96,64	-0,82	-0,85%
20:00 - 21:00	97,64	97,05	-0,58	-0,60%	96,82	-0,82	-0,85%
21:00 - 22:00	97,95	97,55	-0,40	-0,41%	97,25	-0,70	-0,72%
22:00 - 23:00	98,09	97,75	-0,34	-0,35%	97,31	-0,78	-0,80%
23:00 - 0:00	98,32	98,20	-0,12	-0,12%	97,48	-0,84	-0,86%
Средние отклонения			-0,24	-0,25%		-0,82	-0,84%

Реализация мероприятий КСОДД не способна повлиять на ухудшение условий дорожного движения при нарастающей интенсивности транспортного потока. Ухудшение уровня обслуживания в принятом сценарии составит от 0,58% до 1,30%.

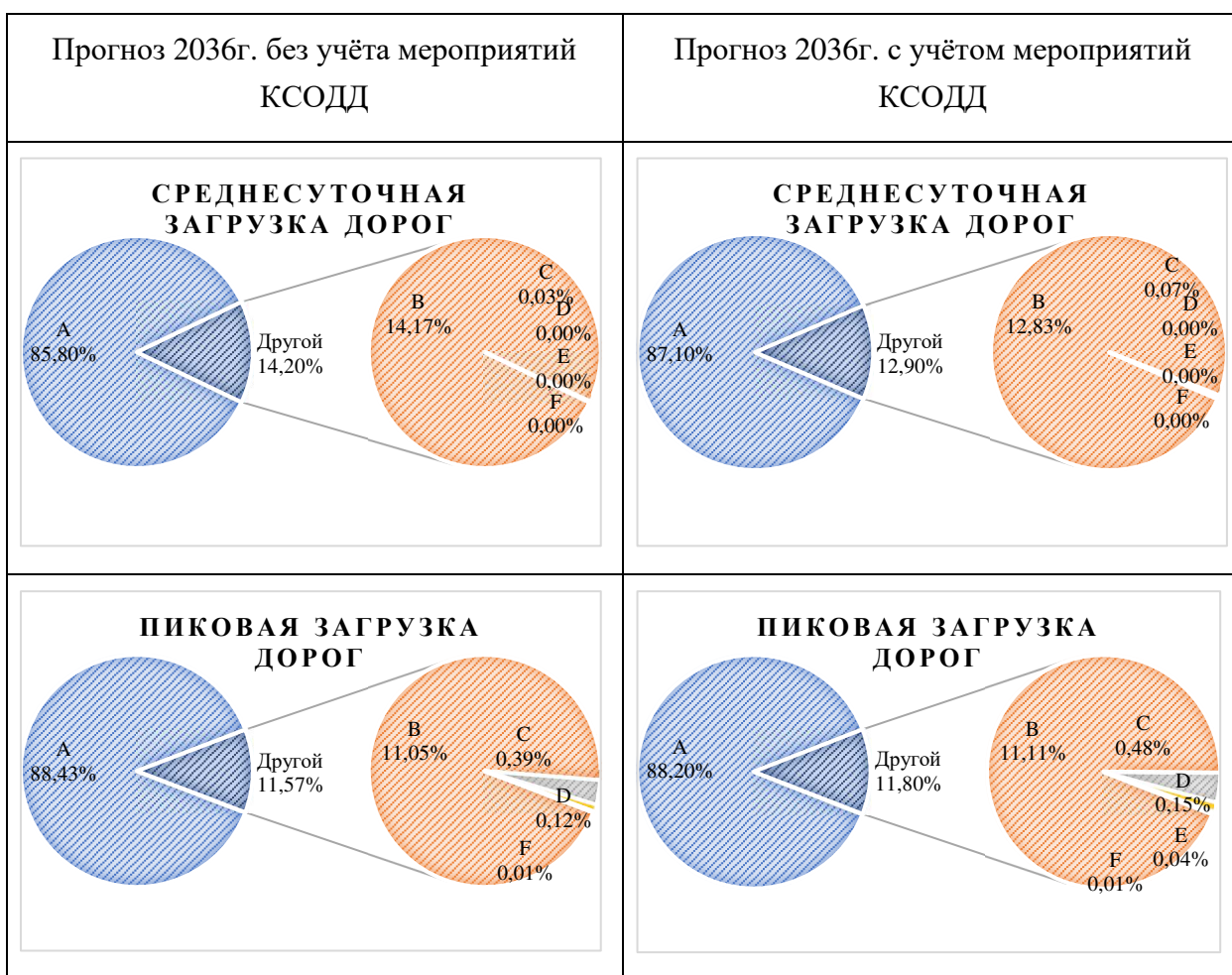
#### **Уровень загрузки дорог движением.**

Физический смысл уровня обслуживания дорожного движения заключается в определении влияния интенсивности транспортного потока на его скорость.

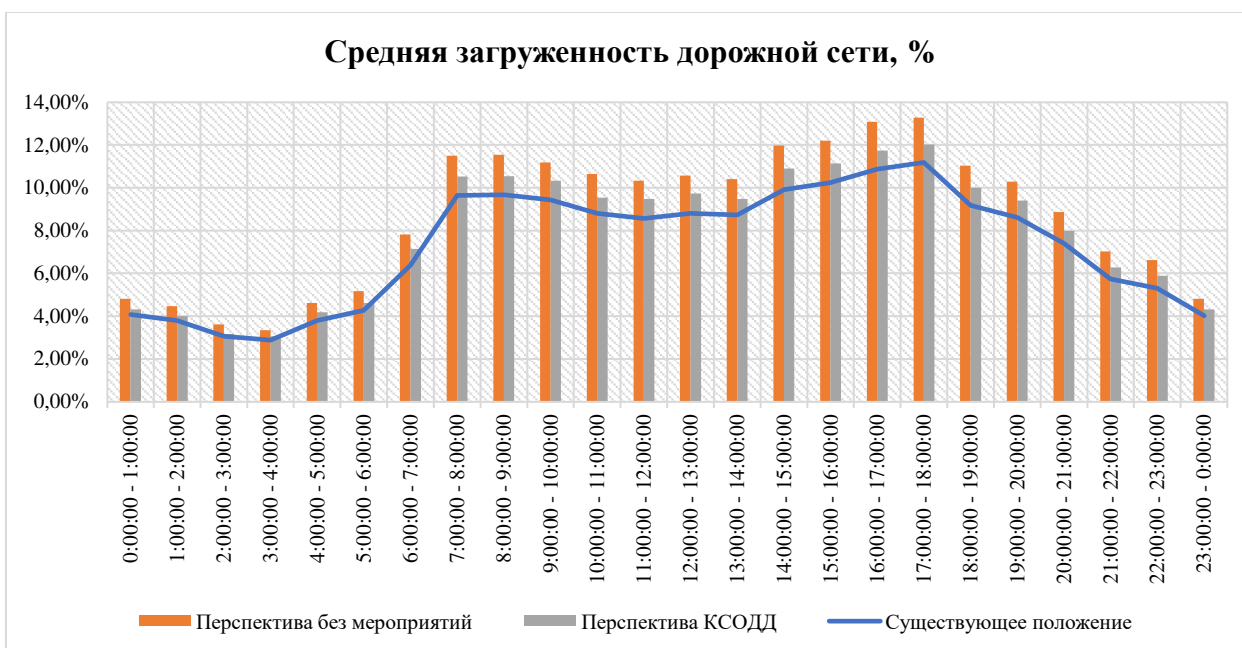
На локальном уровне протяжённость участков автомобильных дорог с неудовлетворительным уровнем обслуживания («D», «E» и «F») составит в 2036 году до



0,13% в пиковом разрезе. Реализация мероприятий КСОДД увеличит это значение до 0,20%.



На сетевом уровне загрузка дорог движением в перспективе 2036 года увеличится на 15,63% - 24,65% в зависимости от часа. В физическом выражении загрузка дорог увеличивается на 1,45 долей.



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	4,07	4,80	0,73	17,96%	4,31	0,24	5,66%
1:00 - 2:00	3,79	4,46	0,67	17,70%	4,01	0,21	5,35%
2:00 - 3:00	3,06	3,61	0,55	17,93%	3,17	0,11	3,46%
3:00 - 4:00	2,88	3,34	0,45	15,63%	3,05	0,17	5,42%
4:00 - 5:00	3,79	4,62	0,83	21,90%	4,18	0,39	9,31%
5:00 - 6:00	4,26	5,16	0,90	21,06%	4,62	0,35	7,66%
6:00 - 7:00	6,38	7,82	1,44	22,57%	7,14	0,76	10,69%
7:00 - 8:00	9,64	11,49	1,86	19,28%	10,52	0,88	8,38%
8:00 - 9:00	9,67	11,54	1,87	19,31%	10,53	0,86	8,21%
9:00 - 10:00	9,43	11,19	1,76	18,62%	10,33	0,89	8,66%
10:00 - 11:00	8,80	10,64	1,85	20,99%	9,54	0,75	7,81%
11:00 - 12:00	8,56	10,33	1,77	20,70%	9,48	0,92	9,67%
12:00 - 13:00	8,81	10,56	1,76	19,96%	9,73	0,92	9,49%
13:00 - 14:00	8,73	10,40	1,67	19,13%	9,47	0,74	7,86%
14:00 - 15:00	9,90	11,98	2,07	20,95%	10,90	0,99	9,13%
15:00 - 16:00	10,24	12,21	1,97	19,22%	11,14	0,90	8,11%
16:00 - 17:00	10,86	13,08	2,22	20,40%	11,73	0,87	7,41%
17:00 - 18:00	11,18	13,28	2,10	18,75%	12,01	0,83	6,91%
18:00 - 19:00	9,18	11,03	1,85	20,18%	10,01	0,83	8,30%
19:00 - 20:00	8,61	10,29	1,68	19,56%	9,40	0,79	8,44%
20:00 - 21:00	7,39	8,85	1,46	19,77%	7,98	0,59	7,40%
21:00 - 22:00	5,73	7,01	1,29	22,45%	6,28	0,55	8,74%
22:00 - 23:00	5,31	6,61	1,31	24,65%	5,88	0,57	9,73%
23:00 - 0:00	4,02	4,80	0,79	19,57%	4,32	0,30	6,97%
Средние отклонения			1,45	19,93%		0,64	7,87%

В результате реализации комплекса предложенных мероприятий среднесетевая загрузка дорог уменьшится, что позволяет судить о достижении целей КСОДД по перераспределению транспортных потоков по сети дорог, не вызывая дискомфорта в движении у водителей.

#### 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 - CO <sub>2</sub> - 01 Car	291 498,166	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородный - CO <sub>2</sub> - 01 Car	161,214	кг/км
ИЕМ Выхлопы - NO <sub>x</sub> - 01 Car	586,600	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородный - NO <sub>x</sub> - 01 Car	324,42	г/км
ИЕМ Выхлопы - PM - 01 Car	13,012	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородный - PM - 01 Car	7,2	г/км
ИЕМ Выхлопы - VOC - 01 Car	317,017	кг
ИЕМ Выхлопы - Междугородный - VOC - 01 Car	175,33	г/км

Выбросы углекислого газа движущимся автомобильным транспортом визуализированы на картограмме ниже.

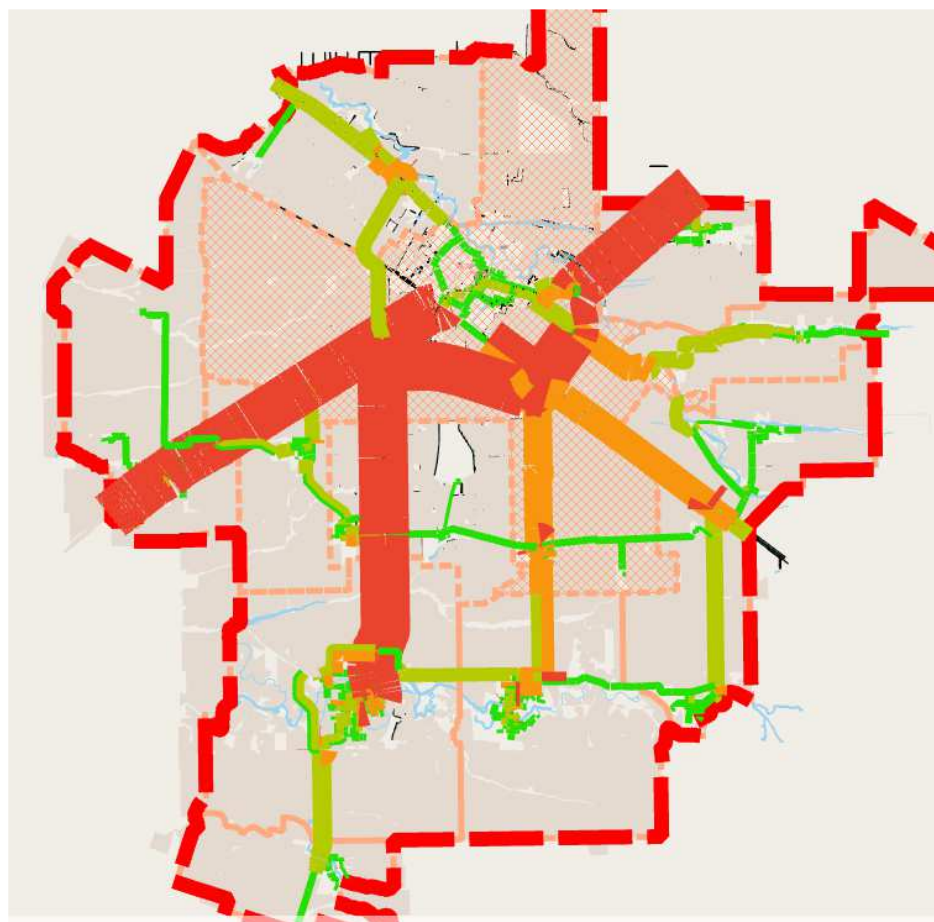


Рисунок 79 Картограмма выбросов в атмосферу углекислого газа движущимся транспортом.

Предложенный комплекс мероприятий по строительству транспортных обходов позволяет оградить населённые пункты Ленинградского 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 Ленинградского 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.