|  |
| --- |
| Разработано: |
| Лого_норм**Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»** |
| **Генеральный директор  ООО «ЭнергоАудит»** |   | **С.А. Антонов** |

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ТБИЛИССКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТБИЛИССКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

до 2030 года

|  |
| --- |
| согласовано: |
| **Администрация Тбилисского сельского поселения Тбилисского района Краснодарского края** |
| Глава Тбилисского сельского поселения Тбилисского района |   | **А.Н. Стойкин** |

2018 год

Оглавление

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc517950357)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5](#_Toc517950358)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 6](#_Toc517950359)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ТБИЛИССКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТБИЛИССКОГО РАЙОНА 12](#_Toc517950360)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 12](#_Toc517950361)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 12](#_Toc517950362)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 18](#_Toc517950363)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 21](#_Toc517950364)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 26](#_Toc517950365)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 30](#_Toc517950366)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 32](#_Toc517950367)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 40](#_Toc517950368)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 40](#_Toc517950369)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 41](#_Toc517950370)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 43](#_Toc517950371)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 44](#_Toc517950372)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 46](#_Toc517950373)

[1.14. Существующая территориально-планировочная организация Тбилисского сельского поселения 47](#_Toc517950374)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 50](#_Toc517950375)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 52](#_Toc517950376)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 54](#_Toc517950377)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 54](#_Toc517950378)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 54](#_Toc517950379)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 55](#_Toc517950380)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 56](#_Toc517950381)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 57](#_Toc517950382)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 59](#_Toc517950383)

[4.7. Применение реверсивного движения 60](#_Toc517950384)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 61](#_Toc517950385)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 61](#_Toc517950386)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 61](#_Toc517950387)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 62](#_Toc517950388)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 62](#_Toc517950389)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 63](#_Toc517950390)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 63](#_Toc517950391)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 64](#_Toc517950392)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 64](#_Toc517950393)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 64](#_Toc517950394)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 64](#_Toc517950395)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 65](#_Toc517950396)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 65](#_Toc517950397)

[4.21. Организация велосипедного движения 65](#_Toc517950398)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 66](#_Toc517950399)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 67](#_Toc517950400)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 68](#_Toc517950401)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 69](#_Toc517950402)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 70](#_Toc517950403)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 79](#_Toc517950404)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 81](#_Toc517950405)

# ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулировочных мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района Краснодарского края.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Тбилисского СП, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, снижения аварийности.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* генеральный план Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, разработанного ООО «ПИТП» в 2013 году и утвержденного Решением Совета Тбилисского сельского поселения Тбилисского района от 13.02.2015 г. №54, внесение изменений в генеральный план Тбилисского сельского поселения Тбилисского района выполнено ООО ПИ «Центрэкспертпроект» в соответствии с муниципальным контрактом №76.001/09-17.

Комплексная схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

1. обеспечение безопасности дорожного движения;
2. упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
3. организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
4. повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
5. организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
6. снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
7. снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

|  |  |
| --- | --- |
| ОиБДД | - организация и безопасность дорожного движения |
| ОДД | - организация дорожного движения |
| УДС | - улично-дорожная сеть |
| ТП | - транспортный поток |
| КСОДД | - комплексная схема организации дорожного движения |
| ТС | - транспортное средство |
| ДТП | - дорожно-транспортное происшествие |
| ПДД | - правила дорожного движения |
| ТСОДД | - технические средства организации дорожного движения |
| БДД | - безопасность дорожного движения |
| ИДН | - искусственная дорожная неровность |
| ПОД | - проект организации движения |

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о Тбилисском СП**

Тбилисское сельское поселение является самым крупным из восьми поселений, входящих в состав Тбилисского района, площадь земель в его границах составляет 34446,66 га. Рассматриваемая территория граничит на западе с Усть-Лабинским районом, на востоке – с Кавказским районом, на севере – с Выселковским районом, Нововладимировским и Ловлинским сельскими поселениями, на юге – с Ванновским и Марьинским сельскими поселениями. Численность постоянного населения на 01.01.2018 г. составляет 29547 человек.

Станица Тбилисская находится на расстоянии 110 км от краевого центра г. Краснодара, в 31 км от промышленного центра - г. Кропоткин, от основных портов края на расстояние: порт г. Ейск – 280 км, порт г. Новороссийск – 260 км, порт г. Темрюк – 276 км. Через территорию поселения пролегает автомобильная дорога регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с выходом на федеральную автодорогу М-29 «Москва - Махачкала», а также железнодорожная магистраль «Краснодар - Кавказская».

В центральной южной части территории проектирования на правом берегу реки Кубань расположен самый крупный населенный пункт поселения – станица Тбилисская, которую с севера ограничивает региональная автодорога. Юго-восточнее ст. Тбилисской на левом берегу р. Кубань расположен хутор Северин.

В шести километрах западнее ст. Тбилисской вдоль автодороги «Краснодар-Кропоткин» располагается п. Горский.

В восточной части поселения в двух километрах севернее краевой автодороги размещается поселок Восточный. В северной части проектируемой территории располагаются п. Октябрьский (западнее автодороги «Тбилисская-Нововладимировская») и п. Первомайский (восточнее автодороги «Тбилисская-Нововладимировская»).

В западной части поселения вдоль правого берега балки Циганки на расстоянии 7км размещен п. Терновый, в 7,5 км северо-западнее которого расположен п. Мирный.

Сложившаяся планировочная структура Тбилисского сельского поселения представляет собой ряд хаотично расположенных населенных пунктов, взаимосвязанных следующими транспортными артериями:

* автодорогой территориального значения II категории «Темрюк- Краснодар - Кропоткин», вдоль которой размещены п. Горский, станица Тбилисская и п. Восточный. Также данная территория характеризуется наличием железной дороги «Краснодар - Кавказская», проходящей через ст. Тбилисскую в направлении восток-запад;
* автодорогой местного значения III категории «Тбилисская - Кропоткин»;
* автодорогой местного значения III категории «Тбилисская - Нововладимировская», близ которой расположены п. Октябрьский и п. Перевомайский;
* автодорогой местного значения III категории «а.д.Тбилисская-Нововладимировская - Мирный», вдоль которой расположены п. Октябрьский, п. Терновый и п. Мирный;

автодорогой местного значения «Тбилисская-Воздвиженская», на которой расположен х. Северин.



Рисунок 1.1. Схема расположения границ Тбилисского СП Тбилисского района Краснодарского края.

Численность постоянного населения Тбилисского сельского поселения на 01.01.2008 г. составило 30 925 человек.

Характеристики населенных пунктов, входящих в состав Тбилисского сельского поселения, представлены в таблице.

Таблица 1.1

Численность населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование населенного пункта** | **2008г. (чел.)** | **Существующее положение 2018г. (чел.)** |
| 1 | ст. Тбилисская | 26770 | 24977 |
| 2 | x. Северин | 1950 | 1932 |
| 3 | пос. Октябрьский | 1370 | 1562 |
| 4 | пос. Первомайский | 300 | 379 |
| 5 | пос. Восточный | 250 | 312 |
| 6 | пос. Терновый | 150 | 193 |
| 7 | пос. Мирный | 100 | 124 |
| 8 | пос. Горский | 40 | 68 |
| 9 | ВСЕГО | 30930 | 29547 |

**Экономическая сфера**

Для анализа экономической базы развития Тбилисского сельского поселения, в том числе ст. Тбилисской и х. Северин целесообразно рассматривать экономическую ситуацию в целом по району, так как экономика сельского поселения находится в прямо пропорциональной зависимости от экономической ситуации во всем муниципальном образовании Тбилисский район.

Отраслевая структура экономики Тбилисского сельского поселения выглядит следующим образом:

* сельское хозяйство;
* перерабатывающая промышленность;
* строительство;
* розничная торговля и общественное питание.

Агропромышленный комплекс в существенной степени определяет экономику поселения и района в целом, занятость населения и уровень его благосостояния. В его состав входит растениеводство, животноводство и пищевая промышленность.

В растениеводстве возделывается более 25 наименований сельскохозяйственных культур. Более половины всех посевных площадей занято под посевы пшеницы и ячменя. Из технических культур преобладают посевы семян подсолнечника и сахарной свеклы. Около одной четверти посевных площадей занято под кормовыми культурами.

Животноводство Тбилисского поселения характеризуется выращиванием птицы, крупного рогатого скота, свиней.

В отраслевой структуре промышленности преобладают производство сахара и цельномолочной продукции. Крупнейшие промышленные предприятия – ЗАО «Тбилисский сахарный завод», ЗАО «Тбилисский маслосырзавод», ПО «Хлеб». Основными видами продукции, выпускаемыми промышленными предприятиями является: сахар песок, сыры жирные, масло животное, масло растительное, мука, комбикорма.

Пищевая промышленность в структуре агропромышленного комплекса занимаем около 28 %. Основные потребители производимой ими продукции находятся за пределами района. Мощности предприятий использованы на 95,9%.

Проблема со сбытом из вышеперечисленной продукции складывается только при реализации твердых сыров и масла сливочного (ввиду высокой себестоимости производимой продукции). В настоящее время ЗАО «Тбилисский маслосырзавод» применяет практику производства продукции по предварительным заявкам покупателей.

Также одним из препятствий в реализации вышеуказанной продукции является насыщенность рынка более дешевой аналогичной продукцией.

Важное бюджетообразующее значение имеют такие предприятия как ЗАО «Тбилисский сахарный завод», ЗАО «Тбилисский маслосырзавод», ООО «Кубанская компания «Элит-масло», ООО «Центр-соя», ОАО АФ «Кавказ», ОАО «Кропоткинское». Два сельскохозяйственных предприятия (ЗАО АФ «Кавказ», ОАО «Кропоткинское») вошли в список трехсот наиболее крупных и эффективных сельхозпредприятий России, а также ста наиболее крупных и эффективных предприятий России по производству зерна. В рейтинге ста наиболее крупных и эффективных предприятий России по производству свеклы ЗАО АФ «Кавказ» вошел в первую десятку. Перечисленные предприятия динамично развиваются на протяжении ряда лет, их продукция отличается высоким качеством.

Промышленный комплексмуниципального образования Тбилисский район (без пищевой промышленности) занимает незначительное место (около 2%) в базовых отраслях экономики района.

Структура видов деятельности в промышленном секторе поселения выглядит следующим образом:

- производство и распределение электроэнергии, газа и воды;

- производство неметаллических минеральных продуктов;

- добыча полезных ископаемых;

- полиграфическая деятельность;

- иные производства.

Несмотря на стабильный рост объемов промышленного производства в последние годы, уровень развития отрасли не соответствует потенциалу и потребностям. Основные проблемы в промышленности обусловлены высокой степенью износа основных производственных фондов, а также низким уровнем использования производственных мощностей.

На территории поселения залегают такие полезные ископаемые, как строительный песок и глина. На территории Тбилисского поселения ведется разработка 5 месторождений глины для производства кирпича, одно из которых находится в государственном резерве (Степное), а также 1 месторождения песка строительного (Северинское месторождение, госрезерв).

Также в настоящее время ведется добыча пресных вод для по 13 действующим лицензиям.

Уровень развития малого предпринимательства в Тбилисском поселении в настоящее время соответствует среднекраевому уровню. В последние годы прослеживается тенденция динамичного роста количества субъектов малого предпринимательства, численности работающих и объема выпуска товаров и услуг малыми предприятиями. Однако, непроизводственная сфера деятельности (торговля, общественное питание) более привлекательна для малого бизнеса, чем производственная.

Активно развивается потребительский рынок. Развивается сеть частной торговли. Вновь открытые стационарные предприятия торговли соответствуют современным требованиям и имеют широкий ассортимент товаров.

Итоги последних лет свидетельствуют о сохранении социальной и экономической стабильности, характеризующейся ростом объемов промышленного производства и продукции сельского хозяйства, улучшением финансового положения предприятий, увеличением оборота розничной торговли и объемов платных услуг, оказываемых населению. Выгодное геополитическое положение, динамичное развитие малого бизнеса поселения, достаточно высокий уровень развития социальной сферы поселения, достаточно развитая, транспортная инфраструктура, природно - ресурсный, кадровый, производственный потенциал Тбилисского поселения создают все условия для обеспечения стабильного, поступательного развития экономики.

Наряду с конкурентными преимуществами Тбилисского сельского поселения существует проблема низкого уровня внедрения передовых (инновационных) технологий в сельскохозяйственной отрасли, коммунальном хозяйстве, что существенно сдерживает эффективность работы предприятий и отрицательно сказывается на инвестиционной привлекательности отраслей.

Перспективы развития Тбилисского сельского поселения во многом зависят от процессов, происходящих на федеральном и региональном уровнях, что обуславливает необходимость тесной увязки приоритетных направлений развития поселения с целями развития муниципального образования:

- обеспечение реализации принципа устойчивого развития на основе сбалансированности экономических, социальных и экологических приоритетов развития муниципального образования;

- обеспечение высоких темпов экономического роста и экономической стабильности на основе опережающего развития секторов, играющих роль «точек роста» и «ведущего звена»;

- обеспечение социальной ориентированности инвестиционного развития, создания необходимых условий для полного и эффективного использования возможностей и потребностей населения;

- обеспечение занятости и гарантированных доходов населения на основе устойчивого роста производства всех отраслей экономики.

Интенсивное развитие экономики на долгосрочный период предполагается за счет:

- строительства новых и реконструкции существующих предприятий перерабатывающего профиля;

- усиления агропромышленных функций территории, прежде всего путем восстановления и развития сельского хозяйства, строительства крупных животноводческих комплексов, привлечение для этих целей внешних инвестиций;

- улучшение ситуации на рынке труда за счет создания новых массовых рабочих мест;

- развития инженерно-транспортной и социальной инфраструктуры.

**Климат**

Территория Тбилисского сельского поселения, по своим климатическим и физико-географическим условиям, относится к Западной провинции недостаточного увлажнения с преобладающими восточными и северо-восточными ветрами в холодный период года и западными – в теплый.

Характер климата – умеренный. В зимний период на климате данной площади сказывается влияние прорывающихся с севера арктических воздушных потоков с сопутствующими им низкими температурами.

Сравнительная близость Азовского и Черного морей до некоторой степени смягчают климатические условия данного района, поэтому осень здесь продолжительная и теплая. Зимний период характеризуется крайней неустойчивостью температурного режима, при незначительном и неустойчивом снежном покрове.

Среднегодовая температура воздуха составляет 10,20С. Что касается хода изменения температуры, то резкое нарастание ее приходиться на апрель и май, а спад – на октябрь и ноябрь.

Максимальная среднемесячная температура воздуха приходится на летние месяцы и находиться в пределах 36,5-39,80С.

Минимальная среднемесячная температура наблюдается в январе – феврале и составляет 28,5-30,0 0С.

Первые морозы наступают во второй декаде октября, последние - наблюдаются во второй декаде марта. Зима мягкая, неустойчивая с длительными оттепелями и кратковременными понижениями температур.

Продолжительность зимнего периода составляет 89 дней, безморозного – 185 дней.

Количество выпадающих осадков сравнительно невелико и в основном приходится на весенне-летний период. Общие количество осадков достигает 527 мм в год.

Максимум осадков приходиться на май, июнь и июль. При этом характер осадков обычно ливневый. Сравнительно редко ливни наблюдаются в конце марта и в апреле, а также в конце сентября и в октябре.

В зимний период, атмосферные осадки выпадают, в основном, в виде снега. Высота снежного покрова в среднем не превышает 6-10 см.

Наибольшие значения относительной влажности воздуха отмечаются в декабре-январе и составляют 85%.

Наименьшее значение относительной влажности воздуха приходится на летние месяцы, когда она снижается до 62 %.

Величина испарения почти в 2 раза превышает количество выпадающих осадков. Наибольшего значения величина испарения достигает в летний период. Максимум ее приходится на июль-август (до 150 мм). Затем испаряемость начинает резко падать и уже в октябре величина ее не превышает 50-70 мм.

Движение воздушных масс характеризуется преобладанием западных и восточных ветров в течение всего года. Максимальной своей повторяемости западные ветры достигают в июле, а восточные – в ноябре-марте.

Скорости ветра в зимний период изменяются от 4 до 12 м/сек. В летний период скорости ветра значительно уменьшаются и не превышают 6 м/сек.

Восточные и северо-восточные ветры имеют наибольшие скорости. Восточные ветры характеризуются устойчивостью в холодное время года. В летний период эти ветры приносят горячие массы воздуха, губительно действующие на сельскохозяйственные культуры. Кроме того, иссушающие действия ветров сказываются на питании грунтовых вод атмосферными осадками, уменьшая инфильтрацию последних. В засушливое время года уровень грунтовых вод понижается на 1,5-2,0 м.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ТБИЛИССКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТБИЛИССКОГО РАЙОНА

Дорожная отрасль является одной из важнейших подсистем экономики края в целом и Тбилисского района в частности, от функционирования которой во многом зависит эффективность использования территориального социально-экономического потенциала.

Через территорию Тбилисского поселения пролегают автомобильная дорога регионального значения «Темрюк-Краснодар-Кропоткин» и железнодорожная магистраль «Краснодар-Кавказская», ряд автодорог местного значения, связывающих центр Тбилисского района с соседними муниципальными образованиями, что является положительным фактором для перспективного социально-экономического развития проектируемой территории.

За последние годы дорожная инфраструктура Тбилисского района в целом имеет тенденцию к развитию. Растет количество автомобильных автозаправочных станций, придорожных пунктов быстрого питания, станций технического обслуживания.

 Основной характеристикой удовлетворительного состояния дорожной сети является тот факт, что все крупные предприятия района обеспечены подъездными путями с асфальтовым покрытием; инвестиционные площадки района имеют подъездные пути с асфальтовым, либо с гравийным покрытием, что обеспечивает возможность беспрепятственного проезда и провоза грузов к ним.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района Краснодарского края получена из следующих источников:

1. Исходная информация полученная от заказчика согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

## Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

**1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения**

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

* реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
* организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
* ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
* содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
* ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

**1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования**

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов, сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

* совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
* развитие улично-дорожных сетей;
* модернизация общественного пассажирского транспорта;
* организация парковочного пространства и парковочная политика;
* введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
* совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
* оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
* формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
* поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

* разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
* разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
* обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

* обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
* согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

* разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере, а также их актуализация;
* разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

* совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);
* введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);
* информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);
* развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);
* учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка и актуализация ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

**1.2.1.2. Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения**

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. от 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке, актуализации и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

**1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований**

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

**1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований**

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

* парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
* владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

**1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения**

Уставом муниципального образования Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, принятым решением Совета Тбилисского сельского поселения Тбилисского района к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Федеральным законом 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» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 .№ Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Тбилисского сельского поселения Тбилисского района была инициирована разработка настоящего документа. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Тбилисского сельского поселения Тбилисского района могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

## Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (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» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 30.05.2018)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

* организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Тбилисского сельского поселения Тбилисского района в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

Использование средств теле- и радиовещания Краснодарского края позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Тбилисского сельского поселения Тбилисского района.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Краснодарского края о результатах деятельности органов исполнительной власти Краснодарского края. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Тбилисского сельского поселения Тбилисского района о результатах деятельности.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Краснодарского края, в том числе и в виде мобильного приложения.

## Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

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

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

* генеральные планы поселений; муниципальных районов;
* схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана Тбилисского сельского поселения Тбилисского района**

Генеральный план Тбилисского сельского поселения, является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Тбилисского сельского поселения:

* выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;
* определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом;
* разработка оптимальной функционально-планировочной структуры станицы и хуторов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисского района сведены в таблицу 1.2.

Таблица 1.2

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории и увеличением пропускной способности магистрали | реконструкция | расчетный срок |
| 2 | строительство автодороги местного значения, связывающей ст. Тбилисскую и х. Терско-Каламбетский в западной части ст. Тбилисской | новое строительство | расчетный срок |
| 3 | строительство разноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги и проектируемой автодороги местного значения с условием ее прохождения в разных уровнях с железнодорожной магистралью | новое строительство | расчетный срок |
| 4 | строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский | новое строительство | расчетный срок |
| 5 | строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань, связывающей автодороги местного значения «Тбилисская-Кропоткин» и «Тбилисская-Воздвиженская» | новое строительство | расчетный срок |
| 6 | строительство автодороги местного значения, связывающей Тбилисское поселение с х. Выселки и г. Тихорецк через п. Мирный | новое строительство | расчетный срок |
| 7 | строительство двухуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и автодороги местного значения «Тбилисская-Нововладимировская» | новое строительство | расчетный срок |
| 8 | строительство одноуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | новое строительство | расчетный срок |
| 9 | модернизация и строительство новых подъездных железнодорожных путей к производственным зонам, а также возведение специальных экранирующих сооружений для уменьшения негативного влияния на жилые территории | новое строительство | расчетный срок |
| 10 | строительство тоннеля для пропуска автомобильного транспорта на пересечении ул. Пролетарской ст. Тбилисской с железной дорогой | новое строительство | расчетный срок |
| 11 | строительство пешеходных переходных мостов в условиях прохождения железной дороги по территории населенного пункта | новое строительство | расчетный срок |
| 12 | реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог местного значения «Тбилисская - Кропоткин», «Тбилисская - Нововладимировская», «а.д.Тбилисская-Нововладимировская - Мирный», «Тбилисская-Воздвиженская» | реконструкция | расчетный срок |
| 13 | повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров на пересечении региональной автодороги и автодороги значения «Тбилисская - Нововладимировская» | новое строительство | расчетный срок |

**1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)**

Мероприятия по планировке территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района присутствуют в следующих СТП:

* СТП Краснодарского края.

СТП Краснодарского края утверждена постановлением Главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 19.12.2017 № 976 «О внесении изменения в постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 10 мая 2011 года № 438 «Об утверждении схемы территориального планирования Краснодарского края».

Таблица 1.3

Основные мероприятия из СТП Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисского района

| № п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Реконструкция автодороги ст. Тбилисская – г. Кропоткин (15,833 км в пределах района) | реконструкция | расчетный срок |
| 2 | Реконструкция автодороги ст. Тбилисская– ст. Воздвиженская (22,080 км в пределах района) | реконструкция | расчетный срок |
| 3 | Реконструкция автодороги ст. Тбилисская – ст. Нововладимирская (28,765 км в пределах района) | реконструкция | расчетный срок |
| 4 | Реконструкция автодороги хут. Северин – хут. Песчаный – хут. Веревкин (25,180 км в пределах района) | реконструкция | расчетный срок |
| 5 | Реконструкция автодороги пос. Октябрьский – пос. Мирный (17,789 км) | реконструкция | расчетный срок |

**1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) видами документации по планировке территории являются:

* проект планировки территории;
* проект межевания территории.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

Документов по планировке территории в отношении транспортных объектов в Тбилисском сельском поселении нет.

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

* определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
* разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
* мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
* иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

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

Цели Транспортной стратегии:

* формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
* обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
* обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
* интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
* повышение уровня безопасности транспортной системы;
* снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

* основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;
* стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
* формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
* цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
* цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
* параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

На уровне муниципального образования Тбилисского сельского поселения Тбилисского района действуют:

* Программа Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисского района на 2017-2030 годы, утвержденная решением Совета Тбилисского сельского поселения;
* Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисского района на 2017-2029 годы, утвержденная решением Совета Тбилисского сельского поселения.

## Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Общая протяженность дорожной сети общего пользования местного значения Тбилисского сельского поселения Тбилисского района составляет 225,43086 км.

«Дорога» — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспорта средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну и несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. К дорогам относят улицы, проспекты, магистрали, грунтовые, лесные и полевые пути, а также те, которые могут использоваться для движения только зимой (например, ледовые переправы, зимники). Основное назначение дороги — обеспечить движение транспорта и пешеходов.

Дороги в населенном пункте обычно состоят из элементов: проезжая часть, полоса движения, разделительная полоса, тротуар, обочина.

«Тротуар» — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Вне населенного пункта чаще всего вместо тротуара устраивают обочины. Они предназначены для пешеходов. Велосипедам, мопедам, гужевым повозкам (саней), верховым и вьючным животным разрешено движение по обочинам, если оно не создает помех пешеходам. Движение прочего транспорта по обочинам запрещено, кроме случаев, указанных в пп. 9.9 и 12.1 Правил.

«Проезжая часть» — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Трамвайные пути не относятся к проезжей части дороги, а являются ее границей. Однако, в ряде случаев, выезд безрельсового транспорта на трамвайные пути попутного направления, расположенные на одном уровне с проезжей частью, не является нарушением (пп. 8.5 и 9.6 Правил).

«Разделительная полоса» — конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов. Разделительная полоса почти всегда приподнята над проезжей частью и чаще всего окаймлена бордюрным камнем. Достаточно часто на разделительной полосе размещают газоны, а иногда и трамвайные пути. Трамвайные пути, расположенные на разделительной полосе, использовать для движения безрельсового транспорта не допускается.

«Полоса движения» — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Полоса движения предназначена для движения автомобилей в один ряд (друг за другом). Мотоциклы могут двигаться по одной полосе и в несколько рядов, так как их ширина не принимается в расчет при определении количества полос на дороге. Если разметка не видна или отсутствует и нет знаков 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8, то количество полос для движения, в соответствии с п. 9.1 Правил, определяется габаритными размерами автомобилей с учетом безопасного бокового интервала между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина проезжей части, расположенная слева.

«Пешеходный переход» — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1—1.14.3 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.

«Прилегающая территория» — территория, непосредственно прилегающая к дороге и не преданная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Въезды на прилегающие территории не считаются перекрестками. Следовательно, в таких местах дорожные знаки, требования которых распространяются до ближайшего перекрестка, своего действия не прекращают.

Основными элементами дорог Тбилисского сельского поселения являются проезжая часть, обочина, тротуар. Дороги в большинстве случаев не оборудованы разделительными полосами. В населенных пунктах организовано одноярусное пересечение проезжих частей и пешеходных переходов.

Перспективные показатели уличной сети Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, характеризующие состояние дорожного движения, указаны в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Перспективные показатели уличной сети Тбилисского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| КАТЕГОРИЯ ДОРОГ И УЛИЦ | РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, КМ/Ч | ШИРИНА В КРАСНЫХ ЛИНИЯХ, М | ШИРИНА ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ, М | ЧИСЛО ПОЛОС ДВИЖЕ-НИЯ | НАИМЕНЬ-ШИЙ РАДИУС КРИВЫХ В ПЛАНЕ, М | НАИБОЛЬ-ШИЙ ПРО-ДОЛЬНЫЙ УКЛОН, ‰ | ШИРИНА ПЕШЕХОДНОЙ ЧАСТИ ТРОТУАРА, М |
| Магистральные дороги: |
| регулируемого движения | 80 | 40-65 | 3,50 | 2-6 | 400 | 50 | ‑ |
| Магистральные улицы: |
| общегородского значения: |  |  |  |  |  |  |  |
| непрерывного движения | 100 | 40-80(35-80)\*\* | 3,75 | 4-8 | 500 | 40 | 4,5 |
| регулируемого движения | 80 | 37-75(30-75)\*\* | 3,50 | 4-8 | 400 | 50 | 3,0 |
| Улицы и дороги местного значения: |
| улицы в жилой застройке | 40 | 15-25 | 3,00 | 2-3\* | 90 | 70 | 1,5 |
| 30 | 15-25 | 3,00 | 2 | 50 | 80 | 1,5 |
| улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах | 50 | 15-25 | 3,50 | 2-4 | 90 | 60 | 1,5 |
| 40 | 15-25 | 3,50 | 2-4 | 90 | 60 | 1,5 |
| парковые дороги | 40 |  | 3,00 | 2 | 75 | 80 | ‑ |
| Проезды: |
| основные | 40 | 10-11,5(10-12)\*\* | 2,75 | 2 | 50 | 70 | 1,0 |
| второстепенные | 30 | 7-106-10 | 3,50 | 1 | 25 | 80 | 0,75 |
| Пешеходные улицы: |
| основные | ‑ |  | 1,00 | По расчету | ‑ | 40 | По проекту |
| второстепенные | ‑ |  | 0,75 | То же | ‑ | 60 | То же |
| Велосипедные дорожки: |
| обособленные | 20 |  | 1,50 | 1-2 | 30 | 40 | ‑ |
| изолированные | 30 |  | 1,50 | 2-4 | 50 | 30 | ‑ |

а) (\*) С учетом использования одной полосы для стоянки легковых автомобилей.

б) (\*\*) В сложившейся застройке.

в) Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

г) Для движения автобусов на магистральных улицах и дорогах следует предусматривать крайнюю полосу шириной 4 м: для пропуска автобусов в часы «пик» при интенсивности более 40 ед./ч, а в условиях реконструкции – более 20 ед./ч допускается устройство обособленной проезжей части шириной 8-12 м.

д) На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей допускается увеличивать ширину полосы движения до 4 м.

у) В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и тому подобное.

ж) Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных размеров движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для перспективного строительства.

з) В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц местного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

***Транспортно-эксплуатационные характеристики:***

В настоящее время на территории сельского поселения развит автомобильный и железнодорожный вид транспорта.

По территории Тбилисского сельского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края».II технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженность в границах Тбилисского района–21,97 км, протяженность в границах поселения 21,97 км.

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - г. Кропоткин»III технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженность в границах поселения 15,833 км

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская» III технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяжённостью в границах района22,080 км, протяженность в границах поселения 2,91 км.

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Нововладимировская» IV технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженность в границах поселения 17,0 км.

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «х. Северин - х. Песчаный - х. Веревкин»IV технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженность в границах Тбилисского района–25,180 км, протяженность в границах поселения 1,2 км.

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «п. Октябрьский - п. Мирный»IV технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженность в границах Тбилисского района–17,789 км, протяженность в границах поселения 17,789 км.

В южной части поселения проходит железнодорожная магистраль «Краснодар - Кавказская». На представленной железнодорожной магистрали в станице Тбилисская находится железнодорожная станция Гречишкино. Большинство дорог и улиц населенных пунктов Тбилисского сельского поселения имеют асфальтное покрытие. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети по состоянию на 01.01.2017 года Тбилисского сельского поселения сведены в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Основные показатели УДС

| Населенный пункт | Показатели улично-дорожной сети | Протяженность участка автодороги (км) | Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м2) |
| --- | --- | --- | --- |
| Тбилисское сельское поселение. | Общая протяженность / общая площадь покрытия, | 225,44 | 1114290.0 |
| в том числе по категориям:- магистральные дороги- улицы в жилой застройке основные- улицы в жилой застройке второстепенные | 76,716.7612.28 | 848450.0167600.098240.0 |

Уличная дорожная сеть и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Программой предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Перечень автомобильных дорог общего пользования по категориям покрытия представлен в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Перечень автомобильных дорог общего пользования

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей  | 94.98777 | Удовл. | 17.098 – 18% |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 36.80655 | Удовл. | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | 93.63654 | Удовл. | 11.24 – 12% |

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Тбилисского сельского поселения Тбилисского района представлена в приложениях.

## Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Тбилисского сельского поселения Тбилисского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Тбилисского сельского поселения Тбилисского района представлены в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Описание** |
| Железнодорожный транспорт | В настоящее время через территорию Тбилисского сельского поселения проходит железная дорога в направлении запад-восток, что обеспечивает экономические связи с городами Краснодар и Кропоткин. Существующая железнодорожная станция Гречишкино находится в станице Тбилисская |
| Водный транспорт | По территории Тбилисского сельского поселения протекает река Кубань, однако, анализ данного фактора в составе транспортной инфраструктуры нецелесообразен, так как река не является судоходной, в связи с этим водный транспорт не используется, никаких мероприятий по развитию водного транспорта не планируется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Тбилисский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами края и России. Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими внешние перевозки |

Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно плиточном исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые и регулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Состав транспортных средств: легковой транспорт, пассажирский транспорт (в основном автобусы средней и малой вместимости), грузовой транспорт (в том числе: крупногабаритный и перевозящий опасные грузы), сельхозтехника (перегоняется по согласованию в основном в ночное время), мототранспорт, гужевой транспорт (единицы). Автомобильные хозяйства на территории муниципального образования в основном представлены деятельностью индивидуальных предпринимателей и рядом юридических лиц. В результате деятельности индивидуальных предпринимателей осуществляются внешние перевозки грузов и пассажиров по индивидуальным заказам и по сложившемуся расписанию. Уровень автомобилизации населения приведен в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Уровень автомобилизации населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2017 (факт) |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. |  |
| 2 | Количество легковых автомобилей у населения, ед. | н/с |
| 3  | Количество грузовых автомобилей у населения, ед. | н/с |
| 4  | мототранспорт | н/с |

Обеспеченность на 1 января 2017 года объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта, в соответствии с требованиями нормативов, составляет 90%, в том числе имеются специально отведённые места для стоянки автотранспорта инвалидов с соответствующей разметкой и знаками.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей. Дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

В остальных населенных пунктах Тбилисского сельского поселения Тбилисского района хранение легковых автомобилей осуществляется в пределах участков предприятий, и на придомовых участках жителей населенных пунктов.

В поселении общественные перевозки осуществляет МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского района» расположенный по адресу ст.Тбилисская, ул.Элеваторная, №7,на автобус среднего классаМ-2 и автобусах большого класса М-3.

Автобусы: Хёндай-Гаути, Газель 32213, ПАЗ 32053, НЕФАЗ, Газель NEXT.

Кол-во посадочных мест 18/30, 13, 25/41, 25/105, 25/41, 18, 18/30.

Кол-во рейсов в день 77.

Количество перевозимых пассажиров в сутки – 1266.

С 2016 года наблюдается стабильное увеличение пассажиропотока, что в перспективе потребует оптимизации маршрутной сети Тбилисского сельского поселения Тбилисского района.

В таблице 1.9 представлена информация по количеству перевезенных пассажиров за 2017 год.

Таблица 1.9

количество перевезенных пассажиров за 2017 год

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспортных перевозок** | **Уровень пассажиропотока на****01.01.2017 года** |
| Автобусное сообщение, млн. чел. | 0,463 |
| Железнодорожный транспорт, млн. чел. | Данные отсутствуют |

Для посадки и высадки пассажиров на территории Тбилисского сельского поселения предусмотрены остановочные павильоны.

Пешеходное и велосипедное движение Тбилисского сельского поселения Тбилисского района осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки. Система внутренних улиц Тбилисского сельского поселения Тбилисского района сформирована, преимущественно, с пешеходным движением. Велосипедное движение развито слабо. Движение пешеходов и велосипедистов осуществляется совместно по тротуарам без разделения на зоны для движения посредством дорожной разметки. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов также осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. В летний период интенсивность велосипедного движения значительно возрастает.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта в станице организованы СТО. Для обеспечения нужд автомобильного транспорта в пределах станицы Тбилисская размещены АЗС.

## Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

Ежеквартально проводится обследование пассажиропотока, для определения потребностей в перевозках, являющиеся основой для разработки и согласования расписаний движения. В Тбилисском сельском поселении Тбилисского района наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков, в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Маршрутные такси и автобусы по территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Маршрутная сеть автомобильного пассажирского транспорта в СП, организована с учетом потребностей в перевозках населения, является в настоящее время оптимальной и удовлетворяет платежеспособный спрос населения в пассажирских перевозках.

Для хранения и обслуживания подвижного состава массового сельского пассажирского транспорта, грузового и легкового автотранспорта на территории станицы Тбилисская имеются достаточное число мест хранения автотранспорта.

В станице Тбилисская расположена территория существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на внутренних и внешних маршрутах.

В станице Тбилисская расположены места постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта. В остальных населенных пунктах Тбилисского сельского поселения Тбилисского района хранение легковых автомобилей осуществляется в пределах участков предприятий, и на придомовых участках жителей населенных пунктов.

В поселении общественные перевозки осуществляет МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского района». Расписание движения автобусов пригородных рейсов Тбилисского района представлено в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Расписание движения автобусов пригородных рейсов Тбилисского района

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Рег № маршрута | Наименование маршрута регулярных перевозок | Наименование промежуточных остан. пунктов | Наименование улиц, автодорог | Протяженность маршрута регулярных перевозок(км) | Порядок посадки и высадки пассажиров | Вид регулярных перевозок | Виды и классы используемых на маршруте транспортных средств |
| 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 101 | «ст-ца Тбилисская — ст-ца Ловлинская» | Автостанция, Юг-подшипник,перекресток ТЦР-4,перекресток ст-ца Ловлинская | Автодорога краевого значения 3 категории с асфальтовым покрытием Тбилисская- Нововладимировская, автодорога подъезд к ст. Ловлинская | 34 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 102 | «ст-ца Тбилисская — хут. Советский» | Автостанция, с.Шереметьевское, ст.Геймановская, х.Советский | Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием "Тбилисская-Воздвиженская" | 20,2 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 103 | «ст-ца Тбилисская — ст-ца Ловлинская — хут. Еремин» | Автостанция, Юг-подшипник, перекресток ТЦР-4, п.Первомайский, п.Октябрьский, ТЦР-4, перекресток ст. Ловлинская ул.Ленина, ул.Гагарина, ст.Нововладимировская ул.Молодежная,Ленина,Пионерская,х.Ударник,х.Ерёмин | Автодорога краевого значения 3 категории с асфальтовым покрытием Тбилисская-Нововладимировская,Тбилисская-Мирный,автодорога подъзд к п.Первомайский,ст.Ловлинска | 56,4 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 104 | «ст-ца Тбилисская — хут. Еремин» | Автостанция,Юг-подшипник,перекресток ТЦР-4,п.Октябрьский,ТЦР-4, перекресток ст.Ловлинская , ст.Нововладимировская ул.Молодежная,Ленина, Пионерская,х.Ударник, х.Ерёмин | Автодорога краевого значения 3 категории с асфальтовым покрытием Тбилисская-Нововладимировская,Тбилисская-Мирный,автодорога подъзд к п.Первомайский, ст.Ловлинская | 38,2 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 104 А | «ст-ца Тбилисская — ст-ца Новобекешевская — хут. Еремин» | Автостанция,Юг-подшипник,перекресток ТЦР-4,п.Октябрьский,ТЦР-4, перекресток  ст. Ловлинская , ст.Нововладимировская ул.Молодежная, Ленина,Пионерская,ст.Новобекешевскаях.Ударник,х. Ерёмин | Автодорога краевого значения 3 категории с асфальтовым покрытием Тбилисская-Нововладимировская,автодорога подъезд к ст. Новобекешевской , х.Ударник,х.Ерёмин | 45,9 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 105 | «ст-ца Тбилисская — хут. Новопеховский» | ст.Тбилисская ул Октябрьская,Кубанская,х.Северин ул Буденного,с.Шереметьевское,с.Ванноское,х.Шевченко,х.Веселый,хКрасный Зеленчук, х.Староармянский,х.Песчаный ул Гагарина,х Веревкин, х. Новопеховский | Автодорогакраевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога краевого значения Северокубанский граница Гулькевичского района | 18,6 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 106 | «ст-ца Тбилисская — хут. Веревкин» | ст. Тбилисская ул Октябрьская,Кубанская, х.Северин ул Буденного,с.Шереметьевское,с.Ванноское,х.Шевченко,х.Веселый,хКрасный Зеленчук,х.Староармянский,х.Песчаный ул Гагарина,х Веревкин, ул.Красная, ул.Центральная | Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога краевого значения Тбилисская-Песчаный-Веревкин,автодорога подъезд к х.Веселый | 37,5 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 107 | «ст-ца Тбилисская — ст-ца Алексее-Тенгинская» | Автостанция,х.Северин,с.Шереметьевское,ст.Геймановская,перек.х.Зисермановский, ст.Алексеетенгинская | Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская | 20,7 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 108 | «ст-ца Тбилисская — ст-ца Алексее-Тенгинская — хут. Средний» | Автостанция,х.Северин,с.Шереметьевское,ст.Геймановская,перек.х.Зисермановский,ст.Алексеетенгинская,х.Средний | Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская | 27,5 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 109 | «ст-ца Тбилисская — хут. Дубовиков» | Автостанция,х.Северин,с.Шереметьевское,перек.Зисермановский,х.Зисермановский,ст. Геймановская,х.Дальний, х.Дубовиков | Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога на х.Зисермановский , автодорога подъезд к х.Марьинский | 25,2 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 110 | «ст-ца Тбилисска — хут. Зубов» | Автостанция,х.Северин,х.Екатеринославскийс.Шереметьевское,х.Терский,х.Марьинский,х.Зайчанский,х.Зубов | Автодорога подъезд к х.Екатеринославский в гравийном исполнении,автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога краевого назначения Неелинский -с.Шереметьевское | 30,1 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 111 | «ст-ца Тбилисская — пос. Восточный» | Автостанция,п.Восточный | Автодорога краевого значения Темрюк – Краснодар - Кропоткин | 17,2 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 112 | «ст-ца Тбилисская — пос. Мирный» | Автостанция,Юг-подшипник,перекрест, ок ТЦР-4,п.Первомайский,п.Октябрьский, ТЦР-4,п.Терновый,п. Мирный | Автодорога краевого значения 3 категории с асфальтовым покрытием Тбилисская-Нововладимировская,Тбилисская-Мирный,автодорога подъзд к п.Первомайский | 37,6 | Только в установленных остановочных пунктах | пригородные муниципальные | автобус среднего класса М-2 |
| 1 | Кольцо 1 п.Сах.завода- бригада.№4 (ул.Красная) 1 график-06-35 /13-35 2 график-07-05/13-05 3 график -13-35/19-35 | Сах.завод,Переездная,Фрунзе,Предгорная,Кавказ,Автостанция,Первомайская, ДК,Рыбхоз,Школа №6, Шпилевая, Лесхоз,бр.№4 | ул.Толстого,ул.Переездная,ул.Горовая,ул.Вокзальная,ул.Октябрьская,ул Первомайская,ул.Красная,бр№4,ул.Красная,ул.Школьная,Октябрьская,Переездная,Чайковского | 19 | Только в установленных остановочных пунктах | городские муниципальные | автобус среднего класса М-2, автобус большого класса М-3 |
| 2 | Кольцо 2 п.Сах.завода- бригада.№4(ул.Красная) 1 график-06-20 /13-20 2 график-06-50/13-50 3 график -14-05/20-05 | Сах.завод,Переездная,Сырзавод,Кавказ,Автостанция,Кинотеатр,Кубанская,Пролетарская,Школа №6,Шпилевая,Лесхоз,бр.№4,школа №6Рыбхоз, ДК, ЦРБ,Кубанская,Кинотеатр,Автостанция,Предгорная, Колхозная,Переездная, Переезд | ул.Толстого,ул.Переездная,ул.Горовая,ул.Вокзальная,ул.Октябрьская,ул Первомайская,ул.Красная,бр№4,ул.Красная,ул.Школьная,Октябрьская,Переездная,Чайковского | 20,1 | Только в установленных остановочных пунктах | городские муниципальные | автобус среднего класса М-2, автобус большого класса М-3 |
| 3 | Кольцо 3 Ж/Д переезд км 29 -ЦРБ раб.дни -08-20/17-30 вых дни-08-20/13-40 | Переезд с/з,Кладбище,Элеватор,Нефтебаза,Переезд,Школа №7, Переездная,Сырзавод,Автостанция, Горгаз, ДК,ЦРБ, Кубанская,Горгаз,Кинотеатр, Автостанция,Кавказ, Сырзавод,Переездная,Дет.сад, МСО, Элеватор,Сельхозтехника, Кладбище | ул.Элеваторная, ул Переездная, ул.Октябрьская,ул.Кубанская, ул.Красная | 20,9 | Только в установленных остановочных пунктах | городские муниципальные | автобус среднего класса М-2, автобус большого класса М-3 |
| 3А | Кольцо 3 Ж/Д переезд км 29-ЦРБ раб.дни -07-05/16-30 вых дни-07-05/12-20 | Переезд с/з,Кладбище,ул.Суворова,Элеватор,Нефтебаза,Переезд,Школа №7, Переездная,Сырзавод,Автостанция,Горгаз,ДК,ЦРБ,Кубанская,Горгаз,Кинотеатр,Автостанция,Кавказ,Сырзавод,Переездная,Дет.сад,МСО, Элеватор,Сельхозтехника,Кладбище | ул.Суворова, ул. Элеваторная,ул.Переездная,ул.Октябрьская,ул.Кубанская,ул.Красная | 23,2 | Только в установленных остановочных пунктах | городские муниципальные | автобус среднего класса М-2, автобус большого класса М-3 |
| 4 | Кольцо 4 ст.Тбилисская-х.Северин раб.дни-06-45/18-20 вых.дни-07-15/12-00 | П.Сах.зав,Шк№7,Пристанционная,Ж/Д Вокзал,Кавказ,Автостанция,Первомайская,ЦРБ,ДК,Кубанская,Горгаз,Пролетарская,Звездный,Шпилевая,Магазин(по требованию),Сберкасса,Гречишкина,Безымянная,Королева,Совхозная,Базарная,Горгаз,ДК,ЦРБ,Кубанская,Горгаз,Кинотеатр,Автостанция,Кавказ,Ж/Д Вокзал,Ж/Д Переезд | ул.Толстого,ул.Переездная,улПристанционная,ул.Вокзальная,ул.Октябрьская,ул Первомайская,ул.Красная,ул.Октябрьская,перБригадный,ул.Гречишкина,ул.Пролетарская,ул.Базарная,ул.Кубанская,ул.Красная,ул.Октябрьская,ул.Вокзальная,Пристанционная,Чайковского | 10,6 | Только в установленных остановочных пунктах | городские муниципальные | автобус среднего класса М-2, автобус большого класса М-3 |
| 5 | Кольцо 5 пос.Сах.завода-ПАО Сбербанк РФ филиал 1 график-06-45/13-45 2 график — 14-45/19-45 | пос. Сах.зав, Школа №7,Пристанционная,Ж/Д Вокзал,Кавказ,Автостанция,Первомайская,ЦРБ,ДК,Кубанская,Горгаз,Пролетарская,Звездный,Шпилевая,Магазин(по требованию),Сберкасса,Гречишкина,Безымянная,Королева,Совхозная,Базарная,Горгаз,ДК,ЦРБ,Кубанская,Горгаз,Кинотеатр,Автостанция,Кавказ,Ж/Д Вокзал,Ж/Д Переезд | ул.Толстого,ул.Переездная,ул.Пристанционная,ул.Вокзальная,ул.Октябрьская,ул Первомайская,ул.Красная,ул.Октябрьская,перБригадный,ул.Гречишкина,ул.Пролетарская,ул.Базарная,ул.Кубанская,ул.Красная,ул.Октябрьская,ул.Вокзальная,Пристанционная,Чайковского | 19,4 | Только в установленных остановочных пунктах | городские муниципальные | автобус среднего класса М-2, автобус большого класса М-3 |

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных павильонах в ст. Тбилисская.

Характеристика работы общественных маршрутов представлена в пункте 1.6 данной схемы.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

На территории поселения услуги по обслуживанию дорог оказывает МАУ "Радуга" Тбилисского сельского поселения.

МАУ "Радуга"отвечает за содержание дорог, смет мусора и очистку от снега улиц поселения, при осадках в виде снега и борьбе с зимней скользкостью.

В зимний период производится очистка дорог от снега, посыпка песко-соляной смесью 35 улиц, дорог и площадок, протяженностью около 40 км. В первую очередь производится очистка дорог, и улиц к объектам жизнеобеспечения, по маршрутам движения пассажирских автобусов. Для этих целей задействуется следующая техника: 2 автомобиля КДМ на базе автомобиля КАМАЗ, которые расчищают и посыпают улицы песко-соляной смесью; используются грейдер, экскаватор, погрузчик и два трактора. Кроме этого, дворниками обслуживается 33 улицы и производится уборка на территории 24 остановочных павильонов. В летнее время 2 автомобиля КДМ на базе автомобиля КАМАЗ используются для орошения газонов, зеленых насаждений.

Организация, занимающая содержанием автомобильных дорог межмуниципального значения на территории сельского поселения - Дорожно - строительное управление №7.

Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта в станице организованы СТО.

## Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожная сеть Тбилисского сельского поселения преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

На территории Тбилисского сельского поселения светофорные объекты установлены на перекрестках:

- ул. Октябрьская – ул. Вокзальная;

- ул. Октябрьская – ул. Первомайская;

- ул. Октябрьская – ул. Новая;

- ул. Октябрьская – ул. Кубанская;

- ул. Октябрьская – ул. Школьная;

- ул. Школьная – ул. Красная.

Интенсивность транспортных потоков не критическая – необходимости введения дополнительного светофорного регулирования на улицах населенных пунктов нет.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка обновляется 2 раза в год.

Большая часть применяемых ТСОДД на УДС Тбилисского сельского поселения находится в нормативном состоянии.

Информация по количеству установленных дорожных знаков представлена в таблице 1.11.

Таблица 1.11

Количество установленных дорожных знаков

| **Дорожный знак, шт.** | **Факт** **2018** |
| --- | --- |
| 1.2 Железнодорожный переезд без шлагбаума | 6 |
| 1.3.1 Однопутная железная дорога | 3 |
| 1.11.1 и 1.11.2 Опасный поворот | 10 |
| 1.12.1 и 1.12.2 Опасные повороты | 4 |
| 1.17 Искусственная неровность  | 20 |
| 1.23 Дети | 48 |
| 2.1 Главная дорога | 512 |
| 2.2 Конец главной дороги | 44 |
| 2.4 Уступите дорогу | 508 |
| 2.5 Движение без остановки запрещено | 19 |
| 3.1 Въезд запрещен | 15 |
| 3.2 Движение запрещено | 24 |
| 3.13 Ограничение высоты | 8 |
| 3.18.1 Поворот направо запрещен | 2 |
| 3.18.2 Поворот налево запрещён | 2 |
| 3.20 Обгон запрещен | 12 |
| 3.24 Ограничение максимальной скорости | 48 |
| 3.27 Остановка запрещена | 6 |
| 3.28 Стоянка запрещена | 8 |
| 4.1.1 Движение прямо | 4 |
| 4.3 Круговое движение | 2 |
| 5.5 Дорога с односторонним движением | 2 |
| 5.6 Конец дороги с односторонним движением | 2 |
| 5.16 Место остановки автобуса и(или) троллейбуса | 34 |
| 5.19.1 Пешеходный переход | 104 |
| 5.19.2 Пешеходный переход | 104 |
| 5.20 Искусственная неровность | 20 |
| 6.9.2 Предварительный указатель направлений | 4 |
| 6.10.1 Указатель направлений | 4 |
| 6.16 Стоп-линия | 9 |
| 7.3 АЗС | 4 |
| 8.1.1 Расстояние до объекта | 8 |
| 8.2.1 Зона действия | 28 |
| 8.4.1 Вид транспортного средства | 24 |
| 8.5.1 Субботние, воскресные и праздничные дни | 5 |
| 8.5.4 Время действия | 5 |
| 8.13 Направление главной дороги | 244 |

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения в Тбилисском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

* ограничение скоростного режима;
* запрет стоянки и остановки транспортных средств;
* система указателей движения;
* система уличного освещения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены в местах, где существует вероятность аварийных ситуаций.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования используются в одном месте, на улице Красная.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

Остановочные павильоны выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов в части расположения остановочных пунктов в населенных пунктах. Остановки оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

Освещение на территории ст. Тбилисская соответствует требованиями норм по освещению средних и крупных населенных пунктов.

Опоры представлены железобетонными, металлическими с воздушным подводом питания. Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в Тбилисском сельском поселении характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

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

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в асфальтовом и плиточном исполнении.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов Тбилисского сельского поселения отсутствует.

Организация велосипедного движения в населенных пунктах Тбилисского сельского поселения находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Краснодарского края является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут люди.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами ДТП в станице Тбилисская являются столкновение транспортных средств, наезды на пешеходов, наезды на препятствие. Более 80% всех ДТП связаны с нарушениями ПДД водителями транспортных средств. Более трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. При этом наиболее уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют выработки и реализации долгосрочной стратегии, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов местного самоуправления при возможно более полном учете интересов граждан. Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами: постоянно возрастающая мобильность населения; уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом; нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

* постоянно возрастающая мобильность населения;
* увеличение автопарка личных транспортных средств;
* низкая доля перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
* нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Всего за 2017 год на территории поселения зарегистрировано 12 ДТП, в которых пострадали 13 и погибли 0 человек. По сравнению с 2016 годом отмечается снижение по двум показателям.

Информация по ДТП в Тбилисском СП за 2015-2017 гг., представлена в таблице 1.12.

Таблица 1.12

Информация о ДТП

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Параметры** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Количество зарегистрированных ДТП | 14 | 12 | 12 |
| Пострадавших людей | 14 | 15 | 13 |
| Погибших | 2 | 1 | 0 |

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса общественного мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

1. Постановка цели исследования.

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.)

1. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

Сбор информации по общественному мнению и мнению водителей транспортных средств не проводился.

## Территориально-планировочная организация Тбилисского сельского поселения

Станица Тбилисская является районным центром и центром Тбилисского сельского поселения, расположена в центральной южной части поселения на правом берегу реки Кубань. Проходящая с запада на восток линия железной дороги разделяет территорию станицы на два территориальных образования. В северной части размещается производственная зона, где размещены основные градообразующие предприятия станицы, и жилой поселок Северный, состоящий из нескольких десятков жилых кварталов усадебной застройки. Южнее железной дороги размещены основная часть населенного пункта. Жилая территория разбита прямоугольной сеткой кварталов – в центральной части более мелких, на периферии крупнее. В западной части станицы расположен поселок сахарного завода, застроенный в основном 2-3х этажной застройкой. центр станицы вдоль ул. Первомайской также застроен 2-3х этажными секционными домами.

Исторически сложилось, что подавляющая часть всех учреждений социального и культурно-бытового обслуживания размещена в центральной части станицы вдоль ул. Октябрьской и Первомайской. Поселок сахарного завода тоже в достаточной мере обеспечен предприятиями и учреждениями обслуживания. Только восточная часть станицы, особенно ее северо-восточные кварталы, в настоящее время не обеспечены должной системой обслуживания и требуют особого внимания.

Юго-восточнее ст. Тбилисской на левом берегу р. Кубань компактно расположен х. Северин. Со станицей Тбилисской он связан мостом через р.Кубань. В западной части хутора планировочная структура представлена радиальными улицами, связывающими х. Северин с селами Шереметьевское и Ванновское. Восточная часть населенного пункта выстроена вытянутыми с севера на юг новыми прямоугольными кварталами усадебной застройки. Общественный центр сложился на пересечении ул. Ленина и Красной, и представлен такими учреждениями как дом культуры, фельдшерско-акушерский пункт, школа, детский сад. Центральная часть населенного пункта застроена 2х -этажными жилыми домами, что свидетельствует о прошлом высоком уровне занятости населения на предприятиях агропромышленного комплекса.

В северо-восточной части хутора, занимая территорию 50 га, размещена недействующая звероферма. С юго-востока ограничивающим фактором для развития является песчаный карьер.

 Проектная архитектурно-планировочная организация населенных пунктов решена с учетом существующих ограничивающих факторов, транспортных связей и инженерной инфраструктуры, природных и санитарно-технологических условий, а также основных градообразующих факторов, присущих проектируемым населенным пунктам.

 Связь Северного жилого района с центром станицы планируется осуществлять через регулируемый железнодорожный переезд на ул. Переездной и проектируемый тоннель на ул. Пролетарской. Дополнительные пешеходные связи планируется устроить посредством строительства переходных мостов через железную дорогу (на продолжении ул. Кубанской, и в западной части поселка сахарного завода).

Исторически сложившимися основными горизонтальными планировочными осями станицы являются улицы Красная, Базарная, Октябрьская и Элеваторная. Основными вертикальными осями являются улицы Переездная, Вокзальная, Первомайская, Кубанская и Пролетарская. Генеральным планом предлагается усовершенствование современной структуры основных улиц для создания оптимальных условий жизнедеятельности населения. Таким образом, южной горизонтальной планировочной осью выделена улица Набережная, которая запланирована с продолжением в северо-западном направлении и выходом на крайнюю улицу поселка Сахарного завода. Улица Красная соединена мостом через Солохин Яр с переулком предгорным, далее направление этой оси поддерживается улицей Горовой.

Улица Октябрьская запроектирована с продолжением в западном направлении с выходом мимо территорий дач на проектируемую автодорогу местного значения «Тбилисская-Терско-Каламбетский».

Улица Железнодорожная, являясь самой северной планировочной осью основной части станицы, продолжается в восточном направлении ул. Пристанционной, далее Базарной и поддерживается в Восточном жилом районе улицей 8 Марта.

В Северном жилом районе проектом предусмотрена организация параллельно-перпендикулярной сетки основных и второстепенных улиц, выходящих на существующие улицы и дороги, связывающие данное жилое образование с центральной частью станицы.

 В восточной части станицы генеральным планом запроектирована вертикальная планировочная ось, которая в южном направлении проектируемым мостом через р. Кубань соединена с южной объездной дорогой х. Северин, а в северном – выходит в районе существующей молочно-товарной фермы на продолжение ул.Пролетарской.

Планировочная структура территории х.Северин основана на существующей сетке улиц и развита в северо-восточном направлении радиально-прямоугольными связями. На территории зверофермы проектом предусмотрена организация рекреационной зоны, зоны многофункционального использования с возможным размещением объектов торгового, развлекательного и рекреационного назначения, а также зоны коммунально-складского назначения западнее и восточнее от существующего закрываемого кладбища. Восточная часть х. Северин также предусмотрена под размещение коммунально-складской зоны, в частности размещения очистных сооружений хозяйственно-бытовой канализации. Западнее населенного пункта проектом предусмотрены территории для размещения производственной зоны с соответствующими санитарными разрывами до существующей жилой застройки.

Все существующие производственные и коммунально-складские предприятия проектируемых населенных пунктов, размещенные непосредственно в жилых зонах и прилегающих к ним без соблюдения санитарных разрывов данным генеральным планом предусмотрены к выносу, модернизации производства с уменьшением требуемых нормативных санитарно-защитных зон либо организации полос санитарно-защитных насаждений за счет территорий таких предприятий.

Так, на территории существующей зоны производственного и коммунально-складского назначения в ст. Тбилисской, по ул. Пролетарской генеральным планом предусмотрено размещение многофункциональной зоны, где планируется разместить объекты торгового, спортивного, развлекательного назначения и объекты обслуживания.

Генеральным планом предусмотрено развитие существующей производственной зоны ст. Тбилисской в северном и западном направлениях на свободных территориях, а также развитие промзоны, расположенной западнее поселка Сахарного завода, в западном направлении до существующих садово-дачных товариществ. В северо-восточной части ст. Тбилисской южнее МТФ вдоль автодороги проектом предусмотрено размещение зоны производственного назначения.

Учитывая инвестиционную привлекательность территории ст. Тбилисской как крупного развивающегося центра сельскохозяйственного производства, данным проектом предусматривается возможность размещения производственных и сельскохозяйственных предприятий различного класса опасности (от V до I класса в соответствии с СанПиН) при соблюдении размеров санитарно-защитных зон от 50 до 1000 метров соответственно.

Для создания условий развития транспортной инфраструктуры данным генеральным планом вдоль автодороги регионального значения на пересечении с а/д «Тбилисская- Нововладимировская» предусмотрена зона возможного размещения объектов транспортной инфраструктуры, придорожного обслуживания и транспортно-логистических комплексов.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующей сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии соответствующем нормативным требованиям.

Генеральный план Тбилисского сельского поселения Тбилисского района определяет главным принципом развития поселения создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными - показателями социально-экономического прогноза:

* численность населения;
* количество рабочих мест;
* уровень автомобилизации населения.

По состоянию на 2018 г. численность населения Тбилисского сельского поселения Тбилисского района составила 29547 человек.

Прогнозная численность населения Тбилисского сельского поселения принята в соответствии с проведенными расчетами в генеральном плане.

Генеральным планом Тбилисского сельского поселения предлагается развитие всех населенных пунктов.

В целом, прогнозная численность Тбилисского сельского поселения на расчетный срок к 2030 году составит 38520 человек.

Прогнозная численность населения представлена в таблице 2.1 и 2.2.

Таблица 2.1

Прогнозная оценка численности населения Тбилисского сельского поселения на расчетный срок генерального плана

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование населенного пункта** | **Существующее положение 2018г. (чел.)** | **На расчетный срок, 2030г. (чел.)** |
| 1 | ст. Тбилисская | 24977 | 33470 |
| 2 | x. Северин | 1932 | 2350 |
| 3 | пос. Октябрьский | 1562 | 1500 |
| 4 | пос. Первомайский | 379 | 500 |
| 5 | пос. Восточный | 312 | 300 |
| 6 | пос. Терновый | 193 | 200 |
| 7 | пос. Мирный | 124 | 150 |
| 8 | пос. Горский | 68 | 50 |
| 9 | ВСЕГО | 29547 | 38520 |

Таблица 2.2

Численность постоянного населения с разбивкой по возрастным группам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Фактическая 2018 год** | **Расчетный срок (2030 год)** |
| **ВСЕГО** | **29547** | **38520** |
| Дошкольники | 2540 | 3761 |
| Школьники | 2907 | 4301 |
| Трудоспособное с 18 лет | 18424 | 21686 |
| Старше трудоспособного возраста | 5676 | 8772 |

Демографическая ситуация сельского поселения на протяжении последних лет характеризуется как стабильная.

В основу прогноза положена концепция устойчивого социально-экономического развития населенного пункта, а именно достижение целевых ориентиров по кардинальному повышению уровня и качества жизни населения, обеспечению высоких темпов экономического роста.

Характерной демографической особенностью Краснодарского края является высокий механический прирост населения. Станица Тбилисская также подтверждает данную тенденцию. В силу своих благоприятных природно–климатических условий, удобного транспортно-географического положения, благоприятных условий для ведения бизнеса станица обладает высоким механическим приростом населения, который хоть и не перекрывает естественную убыль населения, но является фактором, стабилизирующим общую численность постоянного населения. При этом в ст. Тбилисская наблюдается положительное значение сальдо миграции сельского населения.

Большое влияние на демографические процессы оказывает уровень занятости населения, доходов, обеспеченности жильем и жилищные условия, экология, уровень социального обеспечения и образования.

Одной из задач при формировании мероприятий по развитию территории муниципального образования является создание условий для жизни населения до такого уровня, при котором рождаемость будет превышать смертность, а миграционная убыль перерастет в миграционный приток.

# УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

* применения более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
* строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
* организация нормативного пешеходного движения.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района не были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых улиц. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекта организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается расширение существующей сети дорог в районах перспективной застройки других улиц.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

# МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.

## На территории Тбилисского сельского поселения сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, осуществляющих перевозки внутри сельского поселения в соответствии с основными маршрутами, определенными в паспортах маршрутов. В случае планирования новых маршрутов, необходимо учитывать изменения количества транспорта общего пользования.

Предусматривается развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта организация разворотных колец, а также поэтапное обновление и модернизация основных объектов железнодорожного транспорта.

## Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

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

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

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

Рекомендуемая ширина новых улиц и дорог в красных линиях в соответствии со СП 42.13330.2011:

- магистральные улицы и дороги – 50 – 75 м;

- магистральные улицы – 40-80;

- улицы и дороги местного значения – 15 – 25 м.

Ширина новых улиц и дорог дана условно и может колебаться в указанных значениях. Конкретные красные линии улиц должны быть установлены путем составления поперечных профилей на дальнейших стадиях проектирования.

В соответствии с рекомендациями строительных норм и правил, габариты проезжих частей улично-дорожной сети приняты:

- магистральные улицы и дороги общесельского значения – 14 – 21 м;

- магистральные улицы районного значения – 7 – 14 м;

- улицы и дороги местного значения – 6 – 9 м.

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

Для обеспечения нужд автомобильного транспорта в пределах станицы Тбилисская необходимо предусмотреть размещение необходимого количества СТО, площадок для отдыха на внешних транспортных направлениях.

В соответствии с требованиями СНиП 2.05.02 – 85 «Автомобильные дороги» п.10.14 число постов на дорожных СТО в зависимости от расстояния между ними и интенсивности движения рекомендуется принимать: при расстоянии 80-100 км и интенсивности 2000-4000 единиц/сутки – количество постов при одном СТО принимается равное 1-3. Размещение СТО принимается одностороннее.

На расчетный срок необходимо сохранить территорию существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на местных и внешних маршрутах.

В соответствии с рекомендациями СНиП 2.07.01-89\* размещение 85 - 90 % парка индивидуальных средств автомототранспорта следует предусматривать на селитебных территориях, что должно решаться на следующих стадиях проектирования.

Дополнительно к существующим местам постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта нет необходимости в строительстве многоэтажных гаражей-стоянок, подземных гаражей и гаражей в комплексе со зданиями и сооружениями.

Перечень мероприятий:

- строительство пешеходных переходных мостов в условиях прохождения железной дороги по территории населенного пункта.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Магистральные улицы районного значения дополняют и дублируют систему сельских главных улиц. В связи с высоким уровнем автомобилизации и ожидаемым его повышением ряд магистральных улиц предназначается только для легкового автотранспорта. В целях развития транспортной сети Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, первоочередное внимание следует уделить ремонту и поддержанию нормативного состояния путепровода через железнодорожные пути, обеспечивающего транспортную связность территорий.

В целях обеспечения требований гражданской обороны, через железнодорожные линии у путепроводов на расстоянии не ближе 50 м от них, а также на пересечениях железнодорожных линий проездами с невысокой интенсивностью движения, необходимо сохранение существующих охраняемые переезды в одном уровне. Перечень мероприятий: - строительство разноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги и проектируемой автодороги местного значения с условием ее прохождения в разных уровнях с железнодорожной магистралью;

- строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань, связывающей автодороги местного значения «Тбилисская-Кропоткин» и «Тбилисская-Воздвиженская»;

- строительство двухуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и автодороги местного значения «Тбилисская-Нововладимировская»;

- строительство одноуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской;

- строительство тоннеля для пропуска автомобильного транспорта на пересечении ул. Пролетарской ст. Тбилисской с железной дорогой.

## Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

* центральный управленческий пункт или ЦУП;
* каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
* периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией.

При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контролерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контролеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

* ручное изменение режимов работы светофоров;
* диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
* режим «зеленой улицы»;
* координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;
* координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

## Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния БДД в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально-экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами.

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне – сохранение общей стабильности в области безопасности дорожного движения, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе – постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и т.п. и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

В целом мониторинг системы безопасности дорожного движения в регионе призван решать в комплексе следующие задачи:

* системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения;
* контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;
* превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулирующими органами мер;
* формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

* сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
* в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;
* системная диагностика негативных тенденции в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

Таким образом, мониторинг БДД – это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие восьми элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

* непрерывное наблюдение;
* оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
* оценка текущего состояния внешней среды БДД;
* прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
* прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
* оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
* оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
* принятие управленческих решении.

Исходя из вышеизложенного, мониторинг безопасности дорожного движения – это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД, осуществляемого на основании изучения необходимой статистической отчетности, сбора и анализа дополнительной информации, проведения информационно-аналитических обследований состояния и выявления тенденций дорожного движения с целью своевременной диагностики проблем и реализации наиболее эффективных способов управления, позволяющая оценить деятельность органов управления по обеспечению БДД.

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях.

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети поселения.

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направлявших устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

* на картографические – показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
* маршрутные – указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

* пассивные – планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
* управляемые – могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

## Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении.

В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое.

В Тбилисском сельском поселении Тбилисского района не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района нет.

## Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Населенные пункты охвачены автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители сельского поселения могут пользоваться железнодорожным транспортом.

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района предусматривается развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта, организация разворотных колец для полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта:

* реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории и увеличением пропускной способности магистрали;
* строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань, связывающей автодороги местного значения «Тбилисская-Кропоткин» и «Тбилисская-Воздвиженская»;
* строительство автодороги местного значения, связывающей Тбилисское поселение с х. Выселки и г. Тихорецк через п. Мирный;
* Реконструкция автодороги ст. Тбилисская– ст. Воздвиженская (22,080 км в пределах района).

## Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории. Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

* ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
* ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
* временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
* ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района предложений по дополнительному ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

## Скоростной режим 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. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

В настоящее время в ст. Тбилисская ограничение скоростного режима до 20-40 км/ч введено в местах скопления людей.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района является рациональной и ее изменение не является необходимым.

## Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается:

* размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов
* строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта в зоне многоэтажной капитальной застройки.

## Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в станицах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и станицы в целом.

В населенных пунктах Тбилисского сельского поселения Тбилисского района не выявлено сильных затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на недостаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктов Тбилисского сельского поселения Тбилисского района отсутствует.

## Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Тбилисского сельского поселения Тбилисского района не требует введения новых объектов светофорного регулирования.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

* повышение безопасности;
* повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
* перераспределение транспортных потоков.

Мероприятия по изменению режимов работы светофоров в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района не предусматриваются.

## Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

Анализ условий дорожного движения в Тбилисском сельском поселении Тбилисского района показал, что основным опасным фактором является не качественное состояние дорожного покрытия. Основным направлением, по снижению помех движению и факторов опасности, будет ремонт улично-дорожной сети.

## Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

* мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
* мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
* мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Кроме проведенных мероприятий по формированию доступной среды жизнедеятельности для инвалидов, обеспечивающих максимальную возможную интеграцию инвалидов во все сферы жизни общества необходимо предусмотреть формирования доступной среды для инвалидов по категориям:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование сельской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с пользованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы сельской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

2. Знаки «Пешеходный переход» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год.

4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

5. 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.

6. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности.

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

## Организация велосипедного движения

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования и тротуарам.

Весь комплекс мероприятий по развитию велосипедного движения, сводится к трем возможным сценариям:

- Перепланировка типичной улицы в вело- зону.

- Ограничение скорости движения автотранспорта на сельской улице до30км/ч с организацией совмещённого автомобильно-велосипедного движения.

- Устройство велосипедной дорожки (или велополосы) вместо крайней правой полосы проезжей части на улицах с различным количеством полос проезжей части.

Все три вышеупомянутых мероприятия способствуют улучшению экологической обстановки и облегчают положение пешеходов и велосипедистов в транспортном потоке. Однако необходимо помнить, что данные мероприятия работают с разной эффективностью на улицах разной ширины и дорогах разных категорий.

В жилых районах, где использование личных автомобилей зачастую необходимо, наиболее рациональным является организация совмещенного движения с ограничением скорости. Что касается отдельных велосипедных и пешеходных дорожек, то их наиболее целесообразно прокладывать на широких центральных улицах жилых районов.

На магистральных улицах регулируемого движения допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными полосами.

В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дороги пешеходного движения.

В Российской Федерации разработана «Концепция развития велотранспорта России» в результате ее реализации предполагается:

- повысить транспортную подвижность населения Россиина15-20%;

- обеспечить улучшение экологической ситуации на транспорте;

- снизить количество дорожно-транспортных происшествий и ущерб от них не менее чем на20%;

- сформировать оптимальную сферу использования велотранспорта и обеспечить его рациональное взаимодействие с другими видами транспорта;

- обеспечить активное использование велотранспортных средств, что позволит сократить транспортные издержки на менее чем на 10-15%;

- повысить мобильность и улучшить состояние здоровья населения

## Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Тбилисского сельского поселения Тбилисского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории и увеличением пропускной способности магистрали | реконструкция | расчетный срок |
| 2 | строительство автодороги местного значения, связывающей ст. Тбилисскую и х. Терско-Каламбетский в западной части ст. Тбилисской | новое строительство | расчетный срок |
| 3 | строительство разноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги и проектируемой автодороги местного значения с условием ее прохождения в разных уровнях с железнодорожной магистралью | новое строительство | расчетный срок |
| 4 | строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский | новое строительство | расчетный срок |
| 5 | строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань, связывающей автодороги местного значения «Тбилисская-Кропоткин» и «Тбилисская-Воздвиженская» | новое строительство | расчетный срок |
| 6 | строительство автодороги местного значения, связывающей Тбилисское поселение с х. Выселки и г. Тихорецк через п. Мирный | новое строительство | расчетный срок |
| 7 | строительство двухуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и автодороги местного значения «Тбилисская-Нововладимировская» | новое строительство | расчетный срок |
| 8 | строительство одноуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | новое строительство | расчетный срок |
| 9 | модернизация и строительство новых подъездных железнодорожных путей к производственным зонам, а также возведение специальных экранирующих сооружений для уменьшения негативного влияния на жилые территории | новое строительство | расчетный срок |
| 10 | строительство тоннеля для пропуска автомобильного транспорта на пересечении ул. Пролетарской ст. Тбилисской с железной дорогой | новое строительство | расчетный срок |
| 11 | строительство пешеходных переходных мостов в условиях прохождения железной дороги по территории населенного пункта | новое строительство | расчетный срок |
| 12 | реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог местного значения «Тбилисская - Кропоткин», «Тбилисская - Нововладимировская», «а.д.Тбилисская-Нововладимировская - Мирный», «Тбилисская-Воздвиженская» | реконструкция | расчетный срок |
| 13 | повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров на пересечении региональной автодороги и автодороги значения «Тбилисская - Нововладимировская» | новое строительство | расчетный срок |
| 14 | Реконструкция автодороги ст. Тбилисская– ст. Воздвиженская (22,080 км в пределах района) | реконструкция | расчетный срок |
| 15 | Реконструкция автодороги хут. Северин – хут. Песчаный – хут. Веревкин (25,180 км в пределах района) | реконструкция | расчетный срок |
| 16 | Реконструкция автодороги пос. Октябрьский – пос. Мирный (17,789 км) | реконструкция | расчетный срок |

## Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Тбилисского сельского поселения Тбилисского района необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Тбилисского сельского поселения Тбилисского района предложений по размещению дополнительных специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

Периоды реализации:

* краткосрочный (0-5 лет);
* среднесрочный (5-10 лет);
* долгосрочный (более 10 лет)

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается 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 исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Годы реализации** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | **Непосредственный результат реализации мероприятия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **всего** | **в разрезе источников финансирования** |
| **краевой бюджет** | **районный бюджет** | **местный бюджет** | **внебюджетные источники** |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 2018-2030 | 1350 | - | - | 1350 | - | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства |
| 2 | Разработка проекта организации дорожного движения | 2018-2030 | 870 | - | - | 870 | - | разработка проекта организации дорожного движения |
| 3 | Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории в границах Тбилисского района | 2018-2030 | 1637534,74 | - | 1637534,74 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 4 | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Кропоткин» в границах Тбилисского района | 2018-2030 | 459511,15 | - | 459511,15 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 5 | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Нововладимировская» в границах Тбилисского района | 2018-2030 | 389966,01 | - | 389966,01 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 6 | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения от автодороги «Тбилисская-Нововладимировская» - до п. Мирный» | 2018-2030 | 406023,43 | - | 406023,43 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 7 | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская-Воздвиженская в границах Тбилисского района | 2018-2030 | 640935,32 | - | 640935,32 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 8 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по пер. Бригадному от ул. Красной до ул. Хуторской | 2018-2030 | 2336,23 | - | - | 2336,23 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 9 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул.Казачья от ул. Октябрьская до ул. Красная. | 2018-2030 | 4178,88 | - | - | 4178,88 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 10 | Капитальный ремонт продолжения ул. Пролетарская от ул. Элеваторная до автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» | 2018-2030 | 67211,79 | - | - | 67211,79 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 11 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Колхозная от ул. Октябрьская до ул. Горовая. | 2018-2030 | 4507,93 | - | - | 4507,93 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 12 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Заводская от ул. Переездная до ул. Водопроводная | 2018-2030 | 5475,33 | - | - | 5475,33 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 13 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Набережная от дома №1 до ул. Вокзальная | 2018-2030 | 9213,29 | - | - | 9213,29 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 14 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Почтовая от. ул. Первомайская до ул. Коммунальная | 2018-2030 | 921,33 | - | - | 921,33 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 15 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Дзержинского от ул. Октябрьская до ул. Красная. | 2018-2030 | 2829,80 | - | - | 2829,80 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 16 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Шпилевая от ул. Октябрьская до ул. Красная. | 2018-2030 | 2336,23 | - | - | 2336,23 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 17 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Миллионная от ул. Дзержинского до ул. Шпилевая | 2018-2030 | 2566,56 | - | - | 2566,56 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 18 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Горовая от ул. Вокзальная до пер. Светлый | 2018-2030 | 2566,56 | - | - | 2566,56 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 19 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по пер. Светлый, на всем протяжении | 2018-2030 | 3619,51 | - | - | 3619,51 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 20 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Предгорная от ул. Колхозная до ул. Водопроводная | 2018-2030 | 1895,31 | - | - | 1895,31 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 21 | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по проезду к дачному поселку от ул. Октябрьская до дачного поселка | 2018-2030 | 82351,65 | - | - | 82351,65 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 22 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Садовая от ул. Новая до ул. Кубанская | 2018-2030 | 2224,35 | - | - | 2224,35 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 23 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Коммунальная от ул. Почтовая до ул. Миллионная | 2018-2030 | 723,90 | - | - | 723,90 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 24 | Ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Пристанционной от ул. Переездной до ул. Первомайской | 2018-2030 | 10330.478 | 10185.85 | - | 144.628 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 25 | Ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Первомайской от ул. Красной до ул. Октябрьской и от ул. Октябрьской до ул. Пристанционной. | 2018-2030 | 14406.253 | 14204.566 | - | 201.688 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 25 | Ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Красной от ул. Кубанской до ул. Первомайской  | 2018-2030 | 6017.673 | 5175.198 | - | 842.475 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 27 | Ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Новой от ул. Красной до ул. Октябрьской. | 2018-2030 | 5252.567 | 4517.207 | - | 735.360 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 28 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Пролетарская от ул. Буденного до ул. Мира хут. Северин | 2018-2030 | 3547,12 | - | - | 3547,12 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 29 | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Красноармейская от ул. Буденного до ул. Мира хут. Северин | 2018-2030 | 4277,60 | - | - | 4277,60 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 30 | Капитальный ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Гоголя от ул. Красная до ул. Ленина хут. Северин | 2018-2030 | 3290,46 | - | - | 3290,46 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 31 | Капитальный ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Буденного от ул. Юбилейная до ул. Чапаева хут. Северин | 2018-2030 | 2402,04 | - | - | 2402,04 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 32 | Строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский от автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» до п. Первомайский | 2018-2030 | 254624,86 | - | 254624,86 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 33 | Строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань от автодороги «Тбилисская-Кропоткин» до автодороги «Тбилисская-Воздвиженская» | 2018-2030 | 159427,28 | - | 159427,28 | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 34 | Строительство одноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги «г. Краснодар-г. Кропоткин»и автодороги «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» | 2018-2030 | 52174,53 | 52174,53 | - | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 35 | Строительство моста на р. Кубань для прохождения проектируемой автодороги местного значения связывающей автодороги местного значения «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» и «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» | 2018-2030 | 194783,50 | - | - | 194783,50 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 36 | Строительство пешеходного переходного моста над железной дорогой по ул. Вокзальная | 2018-2030 | 1973,06 | - | - | 1973,06 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 37 | Строительство пешеходного переходного моста над железной дорогой по ул. Переездная | 2018-2030 | 1973,06 | - | - | 1973,06 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 38 | Строительство одноуровневой транспортной развязки по типу кольцо на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | 2018-2030 | 17416,72 | 17416,72 | - | - | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 39 | возведение специальных экранирующих сооружений вдоль железной дороги для уменьшения негативного влияния на жилые территории | 2018-2030 | 99712,0 | - | - | 99712,0 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 40 | Строительство Тротуара по ул. Октябрьской от ул. Школьной до пер. Бригадный) | 2018-2030 | 1090,91 | - | - | 1090,91 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 41 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Элеваторной от дома № 15 до клуба МБУК «Тбилисский КДЦ» | 2018-2030 | 2007,82 | - | - | 2007,82 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 42 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Водопроводной от ул. Октябрьской до ул. Пристанционной | 2018-2030 | 1104,30 | - | - | 1104,30 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 43 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Переездная до ул. Колхозная | 2018-2030 | 2208,60 | - | - | 2208,60 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 44 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Колхозная до ул. Вокзальная | 2018-2030 | 2570,00 | - | - | 2570,00 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 45 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Вокзальная до ул. Первомайская | 2018-2030 | 3614,07 | - | - | 3614,07 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 46 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Первомайская до ул. Кубанская | 2018-2030 | 2508,43 | - | - | 2508,43 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 47 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Первомайская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Октябрьская до ул. Красная | 2018-2030 | 3132,19 | - | - | 3132,19 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 48 | Капитальный ремонт тротуара по ул. Вокзальная (по двум сторонам от автодороги) от ул. Октябрьская до ул. Предгорная | 2018-2030 | 2690,47 | - | - | 2690,47 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 49 | Строительство велодорожек на территории Тбилисского СП | 2018-2030 | 13162 | - | - | 13162 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 50 | модернизация и строительство новых подъездных железнодорожных путей к производственным зонам, а также возведение специальных экранирующих сооружений для уменьшения негативного влияния на жилые территории | 2018-2030 | 13769 | - | - | 3000 | 10769 | повышение качества дорог |
| 51 | Реконструкция автодороги ст. Тбилисская– ст. Воздвиженская (22,080 км в пределах района) | 2018-2030 | 501980 | 501980 | - | - | - | Повышение доступности услуг |
| 52 | Реконструкция автодороги хут. Северин – хут. Песчаный – хут. Веревкин (25,180 км в пределах района) | 2018-2030 | 572410 | 572410 | - | - | - | Повышение доступности услуг |
| 53 | Реконструкция автодороги пос. Октябрьский – пос. Мирный (17,789 км) | 2018-2030 | 496480 | 496480 | - | - | - | Повышение доступности услуг |
| 54 | Установка технических средств организации дорожного движения (план на 2019 год 136 шт.) | 2019 | 100 | - | - | 100 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
|  | **ВСЕГО:** |  | **7150616.291** |  |  |  |  |  |

# ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов сельских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Согласно ст. 21 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения в границах населенных пунктов осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 15 Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

Из статьи 22 196-ФЗ следует, что 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.

Для завершения формирования нормативно-правовой базы необходимо обеспечить принятие следующих программ на территории Тбилисского СП:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Данные в Программе предложения по организации дорожного движения предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по организации дорожного движения.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов дорожного движения в целях развития современной и эффективной организации дорожного движения Тбилисского СП, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района и разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды. Основные направления организации дорожного движения в поселении связаны с ремонтом улично-дорожной сети, как одним из основных факторов снижения эффективности функционирования транспортной системы данного поселения.