

Администрация Апшеронского городского поселения
Апшеронского района Краснодарского края
УТВЕРЖДАЮ

Глава Апшеронского городского поселения
Апшеронского района Краснодарского края

Курганов А.Н. _____ «___» _____ 2021 г.

ИП Локтионов В.В. _____ «___» _____ 2021 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

На территории Апшеронского городского поселения

Апшеронского района Краснодарского края

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Том 1. Томов 4.

Согласующие органы
ОГИБДД отдела МВД России
по Апшеронскому району
Согласовываю:

_____ «___» _____ 20__ г.
(Должность, ФИО, подпись) (Дата)

Министерство транспорта и дорожного хозяйства
Краснодарского края
Согласовываю:

_____ «___» _____ 20__ г.
(Должность, ФИО, подпись) (Дата)

Органы и организации, перечень
которых установлен нормативным
правовым актом Краснодарского края
Согласовываю:

_____ (Организация)
_____ «___» _____ 20__ г.
(Должность, ФИО, подпись) (Дата)

Согласовываю:

_____ (Организация)
_____ «___» _____ 20__ г.
(Должность, ФИО, подпись) (Дата)

Апшеронск 2021

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ, РАССМАТРИВАЮЩИХ КСОДД

| Организация | Ответственное лицо (должность, ФИО) | Дата внесения замечания | Замечания (либо ссылка на документ, либо запись об отсутствии замечаний, подпись) |
|---|--|----------------------------|---|
| ИП Локтионов В.В. | Локтионов В.В. | | Замечаний нет |
| Администрация Апшеронского городского поселения | Глава. Курганов А.Н. | | |
| | | | |
| | | | |
| ОГИБДД отдел МВД России по Апшеронскому району | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Органы и организации, перечень которых установлен нормативным правовым актом Краснодарского края | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Иные заинтересованные организации | | | |
| | | | |
| | | | |

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА | 1 |
| ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ, РАССМАТРИВАЮЩИХ КСОДД | 2 |
| СОДЕРЖАНИЕ | 3 |
| ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ | 5 |
| ПАСПОРТ КСОДД | 7 |
| ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ | 10 |
| 1. Предварительный анализ существующей документации по организации дорожного движения для сети дорог | 10 |
| 1.1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации | 10 |
| 1.1.1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации..... | 10 |
| 1.1.2. Результаты анализа планов и программ комплексного социально- экономического развития (ПКСЭР) Апшеронского городского поселения... | 11 |
| 1.1.3. Результаты анализа долгосрочных целевых программ | 14 |
| 1.1.4. Результаты анализа программ комплексного развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения. | 15 |
| 1.1.5. Результаты анализа инженерных изысканий | 25 |
| 1.2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность | 30 |
| 1.3. Оценка сети дорог | 32 |
| 1.3.1. Оценка и анализ показателей качества содержания дорог..... | 34 |
| 1.3.2. Анализ перспектив развития дорог на территории Апшеронского городского поселения | 34 |
| 1.3.3. Подготовка и проведение социологических исследований жителей Апшеронского городского поселения натурным методом и методами опроса с помощью современных систем связи и коммуникаций..... | 35 |
| 1.4. Оценка существующей организации движения | 44 |
| 1.4.1. Организация движения транспортных средств общего пользования.... | 44 |
| 1.4.2. Организация движения грузовых транспортных средств | 44 |
| 1.4.3. Организация движения пешеходов и велосипедистов | 45 |
| 1.5. Оценка организации парковочного пространства | 45 |
| 1.5.1. Оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость) | 46 |
| 1.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) | 47 |
| 1.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации | 56 |

| | |
|---|----|
| 1.8. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения | 57 |
| 1.9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств | 60 |
| 1.10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП)..... | 61 |
| 1.11. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения | 65 |

ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации №1379 от 16.11.2018 г., а также методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения (утверждены приказом Минтранса России от 26.12.2019 №479):

К основным параметрам дорожного движения относятся:

а) параметры, характеризующие дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, среднее количество транспортных средств в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения), пропускная способность дороги).

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

Состав транспортных средств определяется количеством транспортных средств каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку дороги.

Средняя скорость движения транспортных средств определяется величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения транспортных средств, проследовавших в одном направлении по участку дороги.

Плотность движения определяется величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения.

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

средней задержкой транспортных средств в движении на участке дороги;

временным индексом, выражающим удельные потери времени транспортного средства на единицу времени движения транспортного средства;

уровнем обслуживания дорожного движения, представляющим собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения;

Таким образом, для параметры дорожного движения для улиц и дорог г.Апшеронска сведены в таблицу 2. Расчеты параметров дорожного движения проведены согласно ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог».

Таблица 2. Значения параметров дорожного движения на территории г.Апшеронска

| Категория улиц и дорог | Значение в час-пик | Значение в межпиковый интервал |
|---|--------------------|--------------------------------|
| Интенсивность, привед.авт./час | | |
| Улицы общегородского значения | 500 | 300 |
| Улицы районного значения | 250 | 150 |
| Улицы и дороги местного значения | 100 | 50 |
| Улицы в зонах жилой застройки | 50 | 20 |
| Состав транспортных средств | | |
| Доля грузового транспорта, не более | 1% | |
| Доля общественного транспорта, не более | 1% | |
| Доля легкового транспорта | 98% | |
| Улицы в зонах жилой застройки | | |
| Средняя скорость движения | | |
| Улицы общегородского значения | 23 | 24 |
| Улицы районного значения | 21 | 23 |
| Улицы и дороги местного значения | 15 | 14 |
| Улицы в зонах жилой застройки | 12,6 | 12,6 |
| Плотность движения | | |
| Улицы общегородского значения | 21,7 | 12,5 |
| Улицы районного значения | 11,9 | 6,9 |
| Улицы и дороги местного значения | 10 | 7,14 |
| Улицы в зонах жилой застройки | 7,9 | 4 |
| Средняя задержка, мин/км | | |
| Улицы общегородского значения | 2,85 | |
| Улицы и дороги местного значения | 2,64 | |
| Временной индекс | | |
| Улицы общегородского значения | 20,41 | |
| Улицы и дороги местного значения | 11,27 | |
| Уровень обслуживания | | |
| Улицы общегородского значения | D-F | |
| Улицы и дороги местного значения | E-F | |

ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) на территории Апшеронского городского поселения

Основания для разработки КСОДД

Муниципальный контракт №181021 от 18.10.21 г.

Наименование заказчика КСОДД

Администрация Апшеронского городского поселения

Наименование разработчика КСОДД

Индивидуальный предприниматель Локтионов В.В.

Место нахождения заказчика КСОДД

Место нахождения Заказчика: г.Апшеронск, ул. Коммунистическая, 17.

Место нахождения разработчика КСОДД

Место нахождения Исполнителя: г.Новочеркасск,
пр-т Баклановский, 95, кв.64.

Цели и задачи КСОДД

Цели КСОДД:

Формирование комплексных решений по организации дорожного движения на территории г.Апшеронска, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения (согласно ФЗ от 29.12.2017 N 443-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2021) ст.17., п.1.).

А также: «разработка программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети г. Апшеронск, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей района, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения» (согласно техническому заданию, приложению №2 к муниципальному контракту №181021 от 18.10.21 г.):

Задачи КСОДД

- 1) обеспечение безопасности дорожного движения;
- 2) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 3) организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- 4) повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- 5) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов 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.

Показатели оценки эффективности организации дорожного движения

К показателям эффективности организации дорожного движения относятся соотношение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов до и после реализации мероприятий по ОДД (согласно 443 ФЗ от 29.12.17г.).

Сроки и этапы реализации КСОДД

Комплексные схемы организации дорожного движения разрабатываются и утверждаются на срок не менее пятнадцати лет либо на срок действия документов стратегического планирования на территории, в отношении которой осуществляется разработка этих комплексных схем (согласно ФЗ от 29.12.2017 N 443-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2021) ст.17., п.3).

Мероприятия КСОДД разбиты на этапы по срокам:

- 0-5 лет;
- 5-10 лет;
- 10-15 лет.

Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения

К мероприятиям по ОДД в рамках КСОДД относятся:

- установка дорожных знаков;
- нанесение горизонтальной и вертикальной разметки;
- улучшение дорожного покрытия;
- расширение проезжей части;
- организация остановочных площадок;
- установка новых и регулирование работы установленных светофорных объектов;
- установка пешеходных ограждений и удерживающих устройств;
- организация тротуаров;
- ямочный ремонт проезжей части;
- капитальный ремонт проезжей части;
- другие мероприятия при необходимости согласно приказа №274 Минтранса РФ от 30.07.20 г.

Объемы и источники финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения.

Укрупненная оценка строительства и реконструкции дорог проводится на основе Постановления Правительства Российской Федерации от 30.05.2017 № 658 "О нормативах финансовых затрат и Правилах расчета размера

бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения".

Финансирование мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета Апшеронского городского поселения Апшеронского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 265335,7 тыс. руб., в том числе по годам:

- 2017 год – 43115,7 тыс. рублей;
- 2018 год – 69580,0 тыс. рублей;
- 2019 год – 16900,0 тыс. рублей;
- 2020 год – 14470,0 тыс. рублей;
- 2021-2030 годы – 121270,0 тыс. рублей.

При этом финансирование на дорожную инфраструктуру по годам составило:

2017 год:

Всего 27670 тыс. рублей, из них 12132,6 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 15537,4 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

2018 год:

Всего 68888,7 тыс. рублей, из них 45049 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 23839,2 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

2019 год:

Всего 43792,3 тыс. рублей, из них 21522,5 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 22269,8 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

Согласно приказа №702 от 26.11.19 Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края «об утверждении перечня муниципальных образований Краснодарского края, соответствующих критерию отбора муниципальных образований Краснодарского края для предоставления в 2020 – 2022 годах субсидий местным бюджетам на софинансирование расходных обязательств муниципальных образований Краснодарского края на капитальный ремонт и ремонт асфальтобетонных автомобильных дорог общего пользования местного значения в рамках подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края» рекомендуемый объем субсидий из средств краевого бюджета по годам составит:

- 2020 год – 22114,8 тыс. рублей;
- 2021 год – 21790,1 тыс. рублей;
- 2022 год – 21933,2 тыс. рублей.

ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ

1. Предварительный анализ существующей документации по организации дорожного движения для сети дорог

1.1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1.1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации

Проведен анализ генерального плана Апшеронского городского поселения Апшеронского района, разработанного в 2014 году на основе муниципального контракта №1-кт-2014 от 27.01.2014г., в отношении его пунктов, которые оказывают влияние на развитие транспортной инфраструктуры и безопасность дорожного движения.

В п.2.2 «Расчет проектной территории» тома 1 генерального плана приведены данные прогноза численности населения, а именно:

«В соответствии с прогнозным расчётом численность постоянного населения Апшеронского городского поселения составит:

к 2018 году – 43850 чел.,

к 2028 году – 45700 чел.,

к 2043 году – 52500 чел.

В том числе прирост населения, составит:

к 2018 году – 2170 чел. или 775 семей,

к 2028 году – 2117 чел. или 756 семей,

к 2043 году – 2500 чел. или 890 семей.»

В п.4.1.2 «Транспортная инфраструктура» тома 1 генерального плана указано: «Через поселение проходят основные транспортные артерии Апшеронского района, с севера на юг и с востока на запад, и связывают территорию с соседними регионами. Железная дорога соединяет г.Апшеронск с г. Белореченском, а далее с основными железнодорожными направлениями страны.

Учитывая большую транспортную напряженность по г. Апшеронску, генеральным планом предусматривается развитие дорожной сети путем строительства обводных транзитных направлений: Западный обход, соединяющий автотрассу между Тверской и Кубанской с дорогой Майкоп - Хадыженск - Туапсе; Южный обход, для пропуска транзитного движения по выше упомянутой дороге. Предусмотрен транспортный обход х. Зозулина на трассе Майкоп - Хадыженск. Намечено также построить ряд дорог внутри населенных пунктов, для улучшения обслуживания территорий и организации новых маршрутов общественного транспорта».

В этом же документе в таблице 7 приводятся основные технико-экономические показатели по Апшеронскому поселению, где указана общая площадь земель г. Апшеронска в 2725 га, зона транспортной инфраструктуры и ее распределение по зонам представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1. Распределение площади земель г.Апшеронска по зонам, относящимся к транспортной инфраструктуре.

| | | |
|----------------------------------|----|-------|
| Зона транспортной инфраструктуры | га | 1202 |
| | % | |
| В том числе: | | |
| Зона внешнего транспорта | га | 37.1 |
| Зона городского транспорта | га | 340 |
| Зона улично-дорожной сети | га | 608.3 |
| Зона железной дороги с СЗЗ | га | 222 |

На листе КСОДД.АГП.2021.01.01.02Гр графической части представлен вариант трассы дороги западного объезда г. Апшеронска.

1.1.2. Результаты анализа планов и программ комплексного социально-экономического развития (ПКСЭР) Апшеронского городского поселения

Проведен анализ программы комплексного развития социальной инфраструктуры Апшеронского городского поселения Апшеронского района на 2017-2030 годы, в отношении ее пунктов, которые оказывают влияние на развитие транспортной инфраструктуры и безопасность дорожного движения. Данная программа утверждена решением Совета Апшеронского городского поселения от 10.10.2017г.

По поселению проходят автомобильные дороги федерального значения Майкоп-Туапсе (III категория); краевого значения - Саратовская – Апшеронск; железнодорожная магистраль Белореченск - Туапсе (ответвление на Апшеронск-23км), узкоколейная железная дорога, связывающая центр района двумя ветками с юго-восточной и юго-западной частями района (в настоящее время не работает).

По схеме территориального планирования эта часть района трактуется как наиболее благоприятная для активной градостроительной и хозяйственной деятельности.

Таблица 1.2. Оценка численности населения на момент разработки ПКСЭР, числа организаций, транспортной доступности районного центра

| Наименование населенного пункта | Численность постоянного населения, человек | Количество крупных и средних организаций, единиц | Количество малых организаций (до 100 человек), единиц | Количество КФХ, единиц | Количество ЛПХ (с товарным производством), единиц | Расстояние до районного центра в км/наличие транспортной доступности (да/нет) |
|---------------------------------|--|--|---|------------------------|---|---|
| город Апшеронск | 40 300 | 85 | 1 948 | 61 | 493 | 0/да |
| хутор Спасов | 377 | 0 | 25 | 2 | 27 | 2,8/да |
| хутор Цуревский | 343 | 0 | 21 | 0 | 22 | 4,3/да |
| хутор Зазулин | 650 | 0 | 5 | 0 | 49 | 4,4/да |
| ИТОГО по поселению | 41 670 | 85 | 1 999 | 63 | 591 | |

Таблица 1.3. Оценка занятости населения на момент разработки ПКСЭР

| Наименование показателя | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| Среднегодовая численность занятых в экономике, человек | 11 770 | 11 780 | 11 820 | 11 900 | 11 850 |
| Численность занятых в крупных и средних организациях, человек | 5 454 | 5 819 | 6 032 | 6 066 | 6 070 |
| Численность занятых в малых организациях, человек | 1 655 | 1 650 | 1 720 | 1 722 | 1 724 |
| Численность занятых в ИП, человек | 2 918 | 2 717 | 2 700 | 2 704 | 2 706 |
| Численность занятых в КФХ, человек | 192 | 163 | 164 | 165 | 165 |
| Численность занятых в ЛПХ (с товарным производством), человек | 1 551 | 1 431 | 1 204 | 1 243 | 1 440 |
| Численность незанятых граждан в трудоспособном возрасте (без учета учащихся) | 11 382 | 10 577 | 10 567 | 10 492 | 10 547 |

На территории Апшеронского городского поселения находится 6 школ, 10 детских садов, 2 техникума, детская школа искусств, художественная и спортивная школы, а также станция юных техников и центр детского творчества.

В поселении свои услуги оказывает 5 лечебно-профилактических организаций, 6 почтовых отделений связи, множество торговых точек, учреждения коммунальной сферы.

Численность постоянного населения Апшеронского городского поселения на расчётный срок принимается равной 45700 человек. Из них проживающих в хуторах 2400 чел., а в г. Апшеронске 43300 чел. Трудовые ресурсы увеличатся до 26000 чел., причем, если численность кадров на промпредприятиях может уменьшаться за счет автоматизации и введения новых технологий, то потребность в обслуживающей группе будет расти с повышением качества и количества услуг.

Таблица 1.4. Оценка состава населения на момент разработки ПКСЭР

| Наименование показателя | на 1 января 2015 года | на 1 января 2016 года | на 1 января 2017 года | на 1 января 2018 года | на 1 января 2019 года |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Численность постоянного населения, человек | 41 603 | 41 634 | 41 670 | 41 680 | 41 690 |
| из них трудоспособного населения в трудоспособном возрасте | 23 453 | 22 541 | 22 547 | 22 552 | 22 553 |
| <i>Состав населения по возрасту, человек</i> | | | | | |
| моложе трудоспособного возраста (до 16 лет) | 7 179 | 7 743 | 7 759 | 7 762 | 7 764 |
| 16-29 лет | 7 522 | 6 789 | 6 795 | 6 797 | 6 800 |
| 30-52 (женщины), 30-57 (мужчины) | 15 387 | 15 357 | 15 360 | 15 362 | 15 363 |
| предпенсионного возраста (53-54 женщины, 58-59 мужчины) | 1 242 | 1 211 | 1 212 | 1 213 | 1 214 |
| всего трудоспособного возраста | 24 122 | 23 357 | 23 367 | 23 372 | 23 377 |
| пенсионного возраста | 10 273 | 10 534 | 10 544 | 10 546 | 10 549 |

В таблицах 1.3 и 1.4 приведены данные по оценке занятости населения и оценке состава населения на момент разработки ПКСЭР.

Численность постоянного населения поселения на долгосрочную перспективу (прогнозный срок, 2043 г.) составит 52.5 тыс. человек.

Численность отдыхающих на перспективу около 7.5 тыс. чел. Общая численность населения – 60.0 тыс. чел (единовременно, в сезон пиковой загрузки).

Через поселение проходят основные транспортные артерии Апшеронского района, с севера на юг и с востока на запад, и связывают территорию с соседними регионами. Железная дорога соединяет г.Апшеронск с г. Белореченском, а далее с основными железнодорожными направлениями страны.

Учитывая большую транспортную напряженность по г. Апшеронску, генеральным планом предусматривается развитие дорожной сети путем строительства обводных транзитных направлений: Западный обход, соединяющий автотрассу между Тверской и Кубанской с дорогой Майкоп - Хадыженск - Туапсе; Южный обход, для пропуска транзитного движения по выше упомянутой дороге. Предусмотрен транспортный обход х.Зазулина на трассе Майкоп - Хадыженск. Намечено также построить ряд дорог внутри населенных пунктов, для улучшения обслуживания территорий и организации новых маршрутов общественного транспорта.

В основу планировочного решения генерального плана поселения положена идея создания современной компактной агломерации на основе анализа существующего положения с сохранением и усовершенствованием планировочной структуры каждого населенного пункта, в увязке с вновь осваиваемыми территориями, с учетом природно-ландшафтного окружения и сложившихся транспортных связей, наличия р. Пшехи и ее притоков.

В таблице 1.5 представлен перечень мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции объектов социальной инфраструктуры поселения (в разделе «Транспорт») (согласно ПКРСИ).

Таблица 1.5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов социальной инфраструктуры поселения (в разделе «Транспорт»)

| №№ | Наименование мероприятия | 1 очередь | Проектный срок |
|-----------------------|---|-----------|----------------|
| Промышленность | | | |
| 8. | совершенствование транспортной инфраструктуры поселения путем строительства обводных дорог вокруг г.Апшеронска, х.Зозулина | + | + |
| 9. | Строительство берегоукрепительных сооружений, мостов и путепроводов; | + | + |
| 10. | Строительство второго моста через р. Пшеху в створе ул. Промысловая | | + |
| 11. | Реконструкция существующих улиц, с учетом их назначения по генплану и инженерной подготовке прилегающих территорий. | + | |
| 12. | Создание на основе существующих железнодорожных путей линий общественного транспорта – внутригородского и пригородного назначения | | + |
| 13. | Создание объектов транспортного и торгового обслуживания на въездах в населенные пункты | + | + |

1.1.3. Результаты анализа долгосрочных целевых программ

Проведен анализ муниципальной программы Апшеронского городского поселения Апшеронского района «Комплексное и устойчивое развитие поселения в сфере строительства и дорожного хозяйства», утвержденной постановлением администрации Апшеронского городского поселения Апшеронского района от 15 октября 2014 года № 568.

Муниципальная программа состоит из следующих подпрограмм:

- подпрограмма «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» направлена на повышение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог общего пользования на территории Апшеронского городского поселения Апшеронского района;

- подпрограмма «Содержание дорог местного значения» направлена на комплексное и планомерное приведение улично-дорожной сети в нормативное состояние за счет выполнения мероприятий по содержанию дорог;

- подпрограмма «Доступная среда» направлена на обеспечение беспрепятственного доступа к приоритетным объектам и услугам в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения в Апшеронском городском поселении Апшеронского района.

Общая потребность в финансировании муниципальной программы на 2017-2019 годы составляет 157 101,0 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2017 год – 43 535,7 тыс. рублей; 2018 год – 94 138,3 тыс. рублей; 2019 год – 19 427,0 тыс. рублей.

Привлечение средств для софинансирования мероприятий подпрограммы «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения» предполагается в рамках государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края», утвержденной постановлением главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 12 октября 2015 года № 965.

Информация об общем объеме финансирования муниципальной программы по годам реализации и объемах финансирования по подпрограммам приведена в таблице 1.6.

Таблица 1.6. Ресурсное обеспечение муниципальной программы «Комплексное и устойчивое развитие поселения в сфере строительства и дорожного хозяйства»

| | Наименование муниципальной программы, подпрограммы | Источник финансирования | Объем финансирования, всего (тыс. руб.) | В том числе по годам | | |
|---|---|-------------------------|---|----------------------|----------|----------|
| | | | | 2017 год | 2018 год | 2019 год |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Муниципальная программа Апшеронского городского поселения Апшеронского района | Комплексное и устойчивое развитие поселения в сфере строительства и дорожного хозяйства | всего | 157 101,0 | 43 535,7 | 94 138,3 | 19 427,0 |
| | | федеральный бюджет | - | - | - | - |
| | | краевой бюджет | 103 703,8 | 24 703,8 | 70 000,0 | 9 000,0 |
| | | районный бюджет | - | - | - | - |
| | | бюджет поселения | 52 997,2 | 18 731,9 | 23 838,3 | 10 427,0 |
| | | внебюджетные источники | 400,0 | 100,0 | 300,0 | - |
| Подпрограмма | Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения | всего | 117 886,1 | 26 057,8 | 81 288,3 | 10 540,0 |
| | | федеральный бюджет | - | - | - | - |
| | | краевой бюджет | 103 355,9 | 24 355,9 | 70 000,0 | 9 000,0 |
| | | районный бюджет | - | - | - | - |
| | | бюджет поселения | 14 530,2 | 1 701,9 | 11 288,3 | 1 540,0 |
| | | внебюджетные источники | - | - | - | - |
| Подпрограмма | Содержание дорог местного значения | всего | 38 117,6 | 16 957,6 | 12 650,0 | 8 510,0 |
| | | федеральный бюджет | - | - | - | - |
| | | краевой бюджет | - | - | - | - |
| | | районный бюджет | - | - | - | - |
| | | бюджет поселения | 37 717,6 | 16 857,6 | 12 350,0 | 8 510,0 |
| | | внебюджетные источники | 400,0 | 100,0 | 300,0 | - |
| Подпрограмма | Доступная среда | всего | 1 097,3 | 520,3 | 200,0 | 377,0 |
| | | федеральный бюджет | - | - | - | - |
| | | краевой бюджет | 347,9 | 347,9 | - | - |
| | | районный бюджет | - | - | - | - |
| | | бюджет поселения | 749,4 | 172,4 | 200,0 | 377,0 |
| | | внебюджетные источники | - | - | - | - |

В настоящий момент действие программы закончилось, введение новой аналогичной программы не планируется.

1.1.4. Результаты анализа программ комплексного развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения.

Проведен анализ программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения на 2017-2030 годы, утвержденной решением Совета Апшеронского городского поселения Апшеронского района от 10 октября 2017 года № 202.

Целями программы являются: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Апшеронского городского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование

существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям.

Задачами программы являются:

1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Апшеронского городского поселения;

2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

3. Улучшение транспортного обслуживания населения

Целевыми показателями (индикаторами) развития транспортной инфраструктуры являются:

- отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 50,1 км ;
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 17 %;
- доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств

Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа: 1 этап – с 2017 по 2021 годы; 2 этап – с 2022 по 2030 годы.

Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

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

Объемы и источники финансирования Программы:

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 265335,7 тыс. руб., в том числе по годам:

- 2017 год – 43115,7 тыс. рублей;
- 2018 год – 69580,0 тыс. рублей;
- 2019 год – 16900,0 тыс. рублей;
- 2020 год – 14470,0 тыс. рублей;

– 2021-2030 годы – 121270,0 тыс.рублей.

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Апшеронский район, бюджета Апшеронского городского поселения Апшеронского района и внебюджетных источников.

Существующая сеть автомобильных дорог Апшеронского городского поселения обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями и с краевым центром – г. Краснодаром, а также между населенными пунктами Апшеронского района и производственными предприятиями.

Основной транспортной артерией городского поселения является автомобильная дорога «Майкоп- Туапсе». Дорога проходит в центральной части поселения через х. Зазулин, г. Апшеронск и х. Спасов. Данная дорога является основной автодорогой общего пользования в границах проектируемой территории и имеет протяженность 28 км.

В настоящее время автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и имеют следующие характеристики (таблица 1.7):

Таблица 1.7. Характеристика дорог регионального или межмуниципального значения

| № п/п | Наименование дороги | Протяженность, км | Категория Техническая | Привязка | | Протяженность, км | Мосты | |
|-------|---------------------|-------------------|-----------------------|-------------|------------|-------------------|--------|-----|
| | | | | начало, км+ | конец, км+ | | кол-во | п.м |
| 1 | Майкоп -Туапсе | 28,0 | III | 0+16 | 0+54 | 28 | 2 | 280 |
| | Итого: | 28,0 | | | | | 2 | 280 |

Прочие автодороги, в том числе улицы и дороги в населенных пунктах, иные дороги, проходящие между населенными пунктами, а также подъезды к сельскохозяйственным и производственным предприятиям находятся на балансе муниципального образования.

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети сельского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 7% в год).

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении три.

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус и маршрутные такси.

На территории Апшеронского городского поселения имеется два частных автотранспортных предприятия.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием велосипедных дорожек, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов. Пешеходное движение проходит по тротуарам, которым необходим ремонт, на окраинах города по проезжим частям дорог.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Апшеронского городского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т.

Грузовые транспортные средства, транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%.

Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15–25%.

Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические

(мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Таблица 1.8. Прогноз транспортного спроса городского поселения

| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021- 2030 |
|--|---|------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|---------------|
| 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения | | | | | | | | | |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) | | | | | | | | | |
| 2.1 | Воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | Водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | Железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения | | | | | | | | | |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 176,6 | 176,6 | 177,0 | 177,4 | 178,00 | 180,1 | 185,0 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | | | | |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 110 | 115 | 120 | 128 | 136 | 145 | 190 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 12 | 13 |
| 5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения | | | | | | | | | |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

В таблице 1.8 представлены данные по прогнозу транспортного спроса городского поселения.

Генеральным планом (отсылка из ПКРТИ) предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 6 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Апшеронского городского поселения (таблица 1.9):

Таблица 1.9. Основные показатели улично-дорожной сети Апшеронского городского поселения

| № | Тип покрытия | Ед.изм. | Кол-во | | |
|---|--------------|---------|--------|--------|---------|
| | | | 2017 | I этап | II этап |
| 1 | Асфальт | км | 39 | 41,8 | 48 |
| 2 | Гравий | км | 114,47 | 111,7 | 105,5 |

Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории Апшеронского городского поселения на расчетный срок предполагается проживание 45700 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливно-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 9, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

-обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Генеральным планом муниципального образования Апшеронское городское поселение предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

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

- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- организация безопасных пешеходных переходов;
- строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;
- строительство объездных дорог.

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

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

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. На расчетный срок площадь таких зон составит 1 га. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в городе Апшеронске вдоль автодороги "Майкоп - Туапсе".

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

1. Учет в территориальном планировании поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).

3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах сельского поселения (весь период).

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Апшеронского городского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении три.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных

переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса городского поселения должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2017 г;
- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2030 гг;
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2030 г;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2017-2030 гг;
- создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения на период 2017-2030 годов приведены в таблице 1.10.

Таблица 1.10. Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения на период 2017-2030 годов

| № | Перечень мероприятий | Единицы измерения | этапы реализации | |
|-----------------------------|---|-------------------|------------------|----------------|
| | | | 1 очередь | расчетный срок |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 2,03 | 8,0 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 1 | 2 |
| 3 | Автомойка | ед. | 1 | 5 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

-доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

В таблице 1.11 представлены целевые показатели, используемые для оценки результативности и эффективности ПКРТИ.

Таблица 1.11. Целевые показатели, используемые для оценки результативности и эффективности Программы

| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021-2030 |
|-------|--|----------|------|------|------|------|------|-----------|
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 0,6 | 0,73 | 1,06 | 0,2 | 1,07 | 7,0 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 61,0 | 62,6 | 62,4 | 62,2 | 60,1 | 56,4 |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения представлены в таблице 1.12.

Таблица 1.12. Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

| № п/п | Наименование показателя | Единица измерения | Современное состояние | Расчетный срок |
|-----------------------------|--|-------------------|-----------------------|----------------|
| Население | | | | |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 41670 | 45700 |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта | | | |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 177,00 | 250,0 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 177,0 | 250,0 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 120 | 145 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 6 | 6 |

1.1.5. Результаты анализа инженерных изысканий

Согласно ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог» в рамках КСОДД была выполнена диагностика улично-дорожной сети (УДС):

- по полноте оцениваемых параметров и характеристик – экспресс-оценка;
- по объему обследований – сплошная;
- по способу получения информации – инструментальная и визуальная.

Для оценки качества содержания дорог были использованы ВСН 10-87 «Инструкция по оценке качества содержания (состояния) автомобильных дорог».

В ходе выполнения работ в рамках текущего этапа разработки КСОДД был создан видеоархив данных по УДС города Апшеронска, который был передан в УЖКХ г.Апшеронска.

Предварительный анализ полученных данных позволил составить список улиц с твердым и нетвердым покрытиями города. Его результаты представлены на листе графической части КСОДД.АГП.2021.01.01.07Гр. Было отснято 150,727 км улиц. Из них с твердым покрытием 54,512 км, 96,215 с грунтовым либо щебеночным покрытиями.

Проведено оценочное обследование крупных транспортных сооружений:

1. Мост на ул. Коммунистической через реку Туха;
2. Мост на ул. Спорта через реку Туха;
3. Мост на ул. Партизанской через реку Туха;
4. Мост на ул. Гравийной через реку Пшеха.

Их состояние признано удовлетворительным, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Проведен анализ улично-дорожной сети города Апшеронска по результатам полевых работ и по данным генерального плана города. Он показал, что из города Апшеронска имеются следующие выходы региональных и местных автодорог:

- Улица Исполкомовская с выездом из города в сторону Белореченска и Краснодара;
- Улица Коммунистическая с выездом на Хадыженское шоссе в сторону г.Хадыженска и г. Туапсе;
- Улица Пролетарская - ул.Советская – дорога Апшеронск - Нефтяная;
- Улица Юдина с выездом из города в сторону Нефтегорска;
- Улица Ворошилова с выездом из города в сторону Майкопа.

Проведено обследование интенсивности и состава транспортных и пешеходных потоков с помощью видеосъемки на пересечениях улиц г.Апшеронска. Результаты обследования представлены в графической части КСОДД на листах КСОДД.АГП.2021.01.01.19 - 26Гр и занесены в видеоархив.

Адреса пересечений для обследования интенсивностей транспортных и пешеходных потоков следующие:

1. ул. Королёва - ул. Юдина (примыкание №1);
2. ул. Ворошилова - ул. Юдина (перекресток №2);
3. ул. Королёва - ул. Промысловая (примыкание №3);
4. ул. Ворошилова - ул. Промысловая (перекресток №4);
5. ул. Ленина - ул. Промысловая (примыкание №5);
6. ул. Ворошилова - ул. Мира (примыкание №6);
7. ул. Пролетарская - ул. Спорта (перекресток №7);
8. ул. Партизанская - ул. Спорта (перекресток №8);
9. ул. Ворошилова - ул. Кооперативная (перекресток №9);
10. ул. Ленина - ул. Кооперативная (перекресток №10);
11. ул. Коммунистическая - ул. Горького (примыкание №11);
12. ул. Исполкомовская - ул. Осипенко (примыкание №12);
13. ул. Коммунистическая - ул. Комарова (примыкание №13);
14. ул. Коммунистическая - ул. Исполкомовская - ул. Пролетарская (перекресток с круговым движением №14);
15. ул. Коммунистическая - ул. Ленина - ул. Ворошилова (примыкание №15).

Обследования проводились в часы-пик в утреннее и вечернее время с перекрытием по времени в один час (с 8:00 до 9:00 в утренний час-пик, и с 17:00 до 18:00 в вечерний час-пик), что позволило построить картограммы транспортных потоков по территории города (лист КСОДД.АГП.2021.01.01.27Гр графической части).

Проведено обследование параметров дорожного движения по улицам г. Апшеронска методом плавающего автомобиля. Результаты обследования представлены в приложении 1.

Проведено обследование маршрутов движения общественного транспорта на территории г. Апшеронска. Результаты обследования представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.15Гр.

Проведен анализ доступности остановок общественного транспорта, результат представлен на листе КСОДД.АГП.2021.01.16Гр.

Проведено обследование установленных светофорных объектов на территории г.Апшеронска. Результаты представлены на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.17Гр. В г.Апшеронске установлено 12 светофорных объектов по адресам:

- ул. Промысловая - ул. 9 Января (сущ. цикл $T_{ц}=32з+3ж+36к+3кж=74с$);
- ул. Пролетарская - ул. Спорта (сущ. цикл $T_{ц}=38з+3ж+41к+3кж=85с$);
- ул. Партизанская - ул. Спорта (сущ. цикл $T_{ц}=38з+3ж+56к+3кж=100с$);
- ул. Ворошилова - ул. Кооперативная (сущ. цикл $T_{ц}=49з+3ж+52к+3кж=107с$);
- ул. Ленина - ул. Кооперативная (сущ. цикл $T_{ц}=39з+3ж+19к+3кж=64с$);
- ул. Ворошилова - ул. Беляева (сущ. цикл $T_{ц}=66з+3ж+26к+3кж=98с$);
- ул. Ворошилова 19 (сущ. цикл $T_{ц}=62з+3ж+20к+3кж=88с$);
- ул. Ворошилова - ул. Промысловая (сущ. цикл $T_{ц}=32з+3ж+30к+3кж=68с$);
- ул. Ворошилова - ул. Юдина (сущ. цикл $T_{ц}=38з+3ж+41к+3кж=85с$);
- ул. Коммунистическая - ул. Комарова (сущ. цикл $T_{ц}=53з+3ж+40к+3кж=99с$);
- ул. Спорта - ул. Подлесная (сущ. цикл $T_{ц}=20з+3ж+20к+3кж=46с$);
- ул. Коммунистическая 22А (не работает)
- Ул. Репина в районе школы №18, тип светофора – Т7;
- Ул. Комарова в районе школы №5, тип светофора - Т7.

Проведено обследование пешеходных переходов на территории г. Апшеронска. Результаты обследования представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.08Гр

Проведено обследование пешеходных дорожек и тротуаров на территории г. Апшеронска. Результаты обследования представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.04Гр. Протяженность пешеходных дорожек, согласно исследованию, составила 43,75 км.

Проведено обследование участков улиц с ограничением скоростного режима. Результаты обследования представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.05Гр.

Проведено исследование мест притяжения транспорта и пешеходов на территории г.Апшеронска. Результаты обследования представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.06Гр. Было выявлено, что больше всего мест притяжения расположено вдоль улиц Ленина и Ворошилова на их отрезках от ул. Коммунистической до ул. Мира.

Был проведён количественный, качественный и топографический анализ учетных и неучетных ДТП в г. Апшеронске. Результаты представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.10-11Гр.

Был проведен анализ УДС города на предмет ограничения движения грузовых транспортных средств. Результаты представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.28Гр.

Был проведен анализ УДС города Апшеронска на наличие участков с односторонним движением. Результаты представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.29Гр.

Был проведен анализ задержек транспорта в г.Апшеронске на основе данных сервиса Яндекс-Пробки. Результаты представлены в графической части на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.12-14Гр.

Выводы по разделу 1.1.

Согласно данным картографического сервиса Яндекс Карты длины маршрутов от г. Апшеронска до (К – коэффициент доступности, определяющийся как отношение кратчайшего расстояния по прямой линии к длине маршрута движения по автодороге) (КСОДД.АГП.2021.01.01.01Гр):

1. г. Хадыженск - 21 км (K=0,75);
2. г. Майкоп – 47 км (K=0,71);
3. г. Белореченск – 42 км (K=0,82);
4. г. Краснодар– 120 км (K=0,74);
5. г. Горячий Ключ – 75 км (K=0,68);
6. г. Туапсе – 100 км (K=0,67).

На основе данных сайта <https://krsdstat.gks.ru/> Управления Федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю и Республике Адыгея была построена таблица 1.13. изменения численности населения по годам и построен график (см. рисунок 1.1).

Таблица 1.13. Динамика численности населения города Апшеронска за период с 1926 по 2019 год (стрелками указаны изменения числа населения по отношению к прошлому году)

| Численность населения | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1926 | 1959 | 1967 | 1970 | 1979 | 1989 | 1992 | 1996 | 1998 | 2000 |
| 4615 | ↗29 837 | ↗33 000 | ↘32 867 | ↗33 324 | ↗34 505 | ↗35 300 | ↗37 300 | →37 300 | ↘37 200 |
| 2001 | 2002 | 2003 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| →37 200 | ↗39 608 | ↘39 600 | →39 600 | ↘39 500 | ↗39 600 | ↗40 000 | ↗40 061 | ↗40 225 | ↘40 200 |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| ↗40 287 | ↘40 266 | ↘40 199 | ↗40 244 | ↗40 349 | ↘40 239 | ↘40 016 | ↘39762 | 39488 | 39162 |

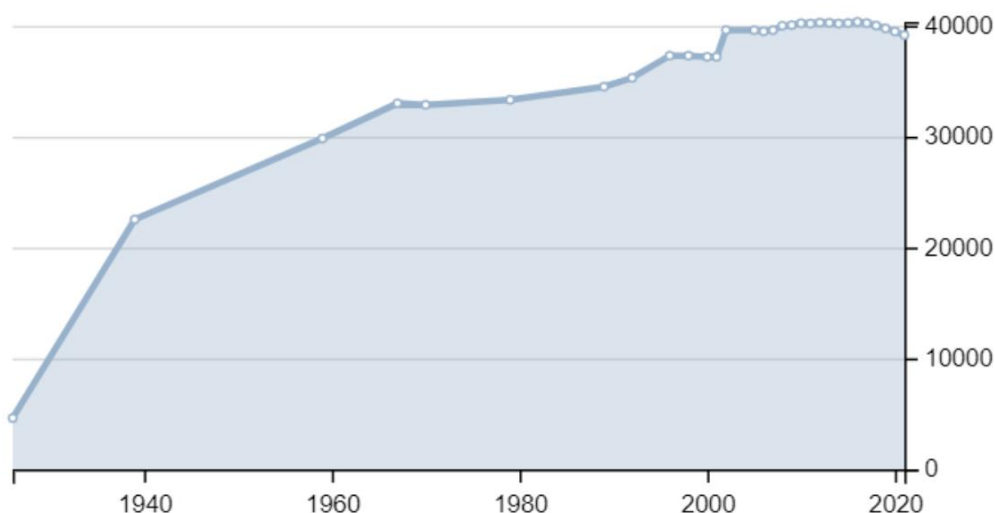


Рисунок 1.1. Численность населения в городе Апшеронске

С 2017 года наблюдается снижение числа населения более чем на 1000 человек.

При анализе генерального плана, программ комплексного развития городского поселения было выявлено, что численность населения будет меняться следующим образом: к 2018 году – 43850 чел., к 2028 году – 45700 чел., к 2043 году – 52500 чел. Однако, в 2018 году реальная численность населения составила 40016 человек и продолжает уменьшаться. Поэтому рекомендуется внести корректировки в вышеуказанные документы согласно выявившимся тенденциям изменения реальной численности населения. Также следует учесть изменения уровня автомобилизации городского населения при прогнозировании.

В городе Апшеронске организована прямоугольная улично-дорожная сеть. Из-за исторически сложившейся топологии УДС повышение пропускной способности на ближне- и среднесрочную перспективу возможно только за счет организационных мероприятий и улучшения качества и ширины проезжей части. В средне- и долгосрочной перспективе ожидается появление новых улиц в районах, выделенных под застройку. Рельеф местности, железнодорожные пути и русла рек могут служить существенными препятствиями в развитии УДС, значительно увеличивая капитальные затраты за счет строительства новых мостов, насыпей, железнодорожных переездов и др.

Затраты на дорожно-транспортную инфраструктуру в 2021 году составили 29420 тыс. рублей, что составляет около 19% расходного бюджета города. При этом, капитальный ремонт одного километра дороги или улицы может составлять до 18-25 млн. рублей. Значит выделяющихся средств хватает только на поддержание существующей транспортной инфраструктуры в рабочем состоянии при учете ее прогрессирующего износа.

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

Значительная часть оценки социально-экономической деятельности г.Апшеронска приведена в п.1.1 текущей КСОДД при анализе программ комплексного развития поселения.

Общее число транспортных средств, по данным ГИБДД, зарегистрированных в Апшеронском городском поселении, составляет 28079 ед. Таким образом, уровень автомобилизации составляет 678 автомобилей на 1000 жителей. То есть, по грубой оценке, на каждый автомобиль приходится 2 жителя города. При этом, по состоянию на 2018 год средний уровень автомобилизации по Краснодарскому краю составляет около 306,6 автомобиля на 1000 жителей по которому край занимает 44 место в России. Уровень автомобилизации населения города достаточно высок. Однако, следует отметить, что при оценке учитываются общее число зарегистрированных автомобилей, часть из которых может стоять на учете, но не участвовать в дорожном движении из-за плохого технического состояния.

Производственный комплекс поселения размещен в городе Апшеронске. В составе комплекса доминируют деревообрабатывающие и машиностроительные предприятия.

Долины рек наиболее благоприятны для сельскохозяйственного использования. Единого сплошного земельного массива сельхозпредприятия не имеют. Раздробленность сельхозугодий, пересеченный рельеф вызывают трудности в механизированной обработке посевов и сборе урожая. Однако, качество почв и совокупность климатических данных позволяют выращивать здесь технические культуры (табак, эфиромасличные), плоды, овощи, то есть условия благоприятны для смешанного использования (животноводства и растениеводства).

Наличие запасов местных строительных материалов благоприятствует развитию промышленности стройматериалов на местных ресурсах.

Пищевая отрасль, наряду с существующими крупными и средними предприятиями, наращивает свои мощности за счет предприятий малого бизнеса, производящих переработку плодов и овощей, безалкогольную продукцию, кондитерские изделия.

Лидерами среди бюджетобразующих предприятий являются:

- АО «ПДК «Апшеронск»;
- ООО «Апшеронский машиностроительный завод»;
- ОАО «Апшеронское ДРСУ»;
- ОАО «Апшеронскрайгаз»;
- ОАО «Апшеронский хлебозавод».

Апшеронский машиностроительный завод практически полностью изменил ассортимент выпускаемой продукции, ведет активную деятельность по расширению географии поставок продукции, имея постоянно действующий выставочный стенд производимой продукции и участвуя во всевозможных выставках и презентациях. Предприятие ведет строительство торгового

комплекса, осуществляет реконструкцию цехов. Производит сельскохозяйственные машины. Численность работающих -246 человек.

В настоящее время степень курортно-рекреационного освоения проектируемой территории можно охарактеризовать как начальную, с недостаточной инфраструктурой, несформировавшейся специализацией, но данные факторы только лишь усиливают инвестиционную привлекательность Апшеронского района, как будущего курорта.

Решение задач эффективного развития туризма позволит значительно увеличить поток туристов в регион и приток денежных поступлений в экономику района и края, а также обеспечить, с одной стороны, рост налоговых поступлений за счет увеличения доходности в бюджеты различных уровней от предприятий курортно-туристского комплекса, а с другой – развитие смежных областей экономики.

В таблице 1.14 приведена численность занятого населения города Апшеронска по данным «программы комплексного развития социальной инфраструктуры» от 2014 года.

Таблица 1.14. Показатели численности занятого населения города Апшеронска

| Наименование показателя | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| Среднегодовая численность занятых в экономике, человек | 11 770 | 11 780 | 11 820 | 11 900 | 11 850 |
| Численность занятых в крупных и средних организациях, человек | 5 454 | 5 819 | 6 032 | 6 066 | 6 070 |
| Численность занятых в малых организациях, человек | 1 655 | 1 650 | 1 720 | 1 722 | 1 724 |
| Численность занятых в ИП, человек | 2 918 | 2 717 | 2 700 | 2 704 | 2 706 |
| Численность занятых в КФХ, человек | 192 | 163 | 164 | 165 | 165 |
| Численность занятых в ЛПХ (с товарным производством), человек | 1 551 | 1 431 | 1 204 | 1 243 | 1 440 |
| Численность незанятых граждан в трудоспособном возрасте (без учета учащихся) | 11 382 | 10 577 | 10 567 | 10 492 | 10 547 |

Численность постоянного населения поселения на долгосрочную перспективу (прогнозный срок, 2043 г.) составит 52.5 тыс. человек. Численность отдыхающих на перспективу около 7.5 тыс. чел. Общая численность населения – 60.0 тыс. чел (единовременно, в сезон пиковой загрузки).

На территории Апшеронского городского поселения находится 6 школ, 10 детских садов, 2 техникума, детская школа искусств, художественная и спортивная школы, а также станция юных техников и центр детского творчества.

В поселении свои услуги оказывает 5 лечебно-профилактических организаций, 6 почтовых отделений связи, множество торговых точек, учреждения коммунальной сферы.

Представительным органом Апшеронского городского поселения является Совет, осуществлявший свои полномочия в составе 22 депутатов. В целом работа Совета была направлена на исполнение в полном объёме его полномочий, определенных Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих

принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» с учётом необходимости решения конкретных текущих задач.

На территории Апшеронского городского поселения находится управление социальной защиты населения

Активную культурную деятельность ведут 2 Дома культуры..

На территории поселения находится 6 библиотек..

В 2016 году общий объем доходов, поступивших в бюджет Апшеронского городского поселения, с учетом безвозмездных поступлений составил 146526,4 тыс. рублей.

Расходная часть бюджета поселения за этот период исполнена в объеме 144,4 млн. рублей. Средства израсходованы на жилищно-коммунальное хозяйство, культуру, социальную, молодежную политику, физическую культуру и спорт, общегосударственные вопросы, национальную экономику (дорожный фонд, национальную безопасность и правоохранительную деятельность).

Обеспечивает населения поселения питьевой водой - ОАО «Водоканал Апшеронского района», газом – ОАО «Апшеронскгаз», электроэнергией – ОАО «НЭСК», «Апшеронскэлектросеть», теплом – ООО «Тепловые сети Апшеронского района».

Выводы по разделу 1.2.

Город Апшеронск показал медленно ухудшающуюся демографическую ситуацию за последние 10 лет. Одними из основных направлений развития экономики города может быть туризм и рекреация. Это потребует строительства туристических баз, санаториев за пределами территории города, а это, в свою очередь, потребует развития транспортной инфраструктуры.

1.3. Оценка сети дорог

Из города Апшеронска имеются следующие выходы региональных и местных автодорог:

1. Улица Исполкомовская с выездом из города в сторону Белореченска и Краснодара;
2. Улица Коммунистическая с выездом на Хадыженское шоссе в сторону г.Хадыженска и г. Туапсе;
3. Улица Пролетарская - ул.Советская – дорога Апшеронск - Нефтяная;
4. Улица Юдина с выездом из города в сторону Нефтегорска;
5. Улица Ворошилова с выездом из города в сторону Майкопа.

Основными магистральными направлениями являются следующие улицы города Апшеронска: ул. Исполкомовская, ул. Коммунистическая, ул. Партизанская, ул. Пролетарская, ул. Ленина, ул. Ворошилова, ул. Королева, ул. Юдина, ул. Промысловая, ул. Спорта, ул. Кооперативная. Они образуют основу транспортной системы города.

Ул. Исполкомовская совместно с улицами Пролетарской и Партизанской образуют меридиональную трассу, делящую город пополам с

севера на юг и связывающую выезды из города на Белореченск, Майкоп и Нефтегорск.

Ул. Коммунистическая делит город в широтном направлении, обеспечивая связь транспортной системы города с выездом в направлении Хадыженска и г. Туапсе.

В юго-восточной части города магистральные улицы образуют сеть, которую можно условно разделить на две части:

1. Ул. Ленина – ул. Ворошилова – участок ул. Юдина. Обеспечивают транспортную доступность центральной части города. Характеризуются высокой загруженностью, большим количеством предприятий, недостатком парковочного пространства для обеспечения потребностей населения;
2. Ул. Партизанская - ул. Королева – участок ул. Коммунистической – участок ул. Юдина – ул. Ворошилова. Улицы Спорта и Промысловая обеспечивают широтную связь улиц Партизанской и Королева с улицей Ворошилова.

Уже в настоящее время напряженными являются узлы на кольцевом пересечении ул. Коммунистической, Пролетарской и Исполкомовской, на пересечении улиц Коммунистической и Пролетарской, перекрестки улиц Спорта и Партизанской и Спорта и Пролетарской, которые практически исчерпали свою пропускную способность.

Остальные улицы являются улицами местного значения.

В городе Апшеронске существуют следующие крупные транспортные сооружения:

1. Мост на ул. Коммунистической через реку Туха;
2. Мост на ул. Спорта через реку Туха;
3. Мост на ул. Партизанской через реку Туха;
4. Мост на ул. Гравийной через реку Пшеха.

Для обслуживания транспорта в городе существуют 7 АЗС (таблица 1.15.).

Таблица 1.15. Список автозаправочных станций на территории Апшеронска

| Название | Адрес |
|--------------|---------------------------------------|
| Лукойл №51 | г. Апшеронск, ул. Ворошилова, 280 |
| Лукойл №105 | г. Апшеронск, ул. Исполкомовская, 193 |
| АЗС | г. Апшеронск, ул. Коммунистическая |
| Лукойл №104 | г. Апшеронск, ул. Партизанская, 21а |
| АЗС | г. Апшеронск, ул. Партизанская, 73 |
| Лукойл №112 | г. Апшеронск, ул. Пролетарская, 181 |
| Роснефть №96 | г. Апшеронск, ул. Юдина |

Наиболее напряженным узлом по пропуску транспортных потоков в городе являются улицы Коммунистическая и улица Партизанская. В

настоящее время на улицах работает в каждом направлении по две полосы - 6м (3х2) общая ширина проезжей части не позволяет которые могут пропустить более чем по $(500 - 600) \cdot 1,8 = 900 - 1080$ (приведенных единиц) в каждую сторону. Следовательно, пропускная способность данного направления уже в настоящее время близка к критической и требует реконструкции с расширением проезжей части или строительства дублирующего направления.

1.3.1. Оценка и анализ показателей качества содержания дорог

Согласно ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог» в рамках КСОДД была выполнена диагностика:

- по полноте оцениваемых параметров и характеристик – экспресс-оценка;
- по объему обследований – сплошная;
- по способу получения информации – инструментальная и визуальная.

Для оценки качества содержания дорог были использованы ВСН 10-87 «Инструкция по оценке качества содержания (состояния) автомобильных дорог».

В ходе выполнения работ в рамках текущего этапа разработки КСОДД был создан видеоархив данных по УДС города Апшеронска.

Предварительный анализ полученных данных позволил составить список улиц с твердым и нетвердым покрытиями города. Его результаты представлены в Приложении 1 и на листе графической части КСОДД.АГП.2021.01.01.07Гр. Было отснято 150,727 км улиц. Из них с твердым покрытием 54,512 км, 96,215 с грунтовым либо щебеночным покрытиями.

Так, по ВСН 10-87 качество содержания дорог в городе Апшеронске можно разделить на:

- дороги общегородского значения с твердым покрытием. Качество содержания составляет 4,5 – 5;
- дороги районного значения с твердым покрытием. Качество содержания составляет 3,5 – 4,5;
- дороги местного значения, с твердым покрытием, с щебеночным и грунтовым покрытиями. Качество содержания составляет 3,0 – 4,0.

1.3.2. Анализ перспектив развития дорог на территории Апшеронского городского поселения

На основе анализа программ комплексного развития и генерального плана Апшеронского городского поселения выявлены следующие направления развития дорог:

Учитывая большую транспортную напряженность по г. Апшеронску, генеральным планом предусматривается развитие дорожной сети путем строительства обводных транзитных направлений:

- западный обход, соединяющий автотрассу между Тверской и Кубанской с дорогой Майкоп - Хадыженск - Туапсе;

- южный обход, для пропуска транзитного движения по выше упомянутой дороге.
- транспортный обход х. Зозулина на трассе Майкоп - Хадыженск.

Намечено также построить ряд дорог внутри населенных пунктов, для улучшения обслуживания территорий и организации новых маршрутов общественного транспорта».

Вывод по разделу 1.3:

1. Несмотря на небольшие объемы выделяемых средств на ремонт и реконструкцию дорог городского поселения, экспресс-анализ состояния и качества содержания дорог выявил удовлетворительное, а по магистральным улицам города, хорошее состояние дорог и дорожного покрытия в частности.

2. В городе недостаточна ширина сложившихся улиц, особенно выполняющих функции магистральных, пропускная способность ряда улиц практически исчерпана.

3. Отсутствует дифференциации магистральной сети по преимуществу отдельных видов транспорта в составе потока.

1.3.3. Подготовка и проведение социологических исследований жителей Апшеронского городского поселения натурным методом и методами опроса с помощью современных систем связи и коммуникаций

Создание транспортной прогнозной модели требует использования специальных социологических исследований (опросов). В рамках работ по созданию КСОДД в городе Апшеронске был проведен опрос населения с помощью интернет-технологий. Следует отметить, что в приказе Минтранса №274 от 30.07.2020г. нет прямого требования на проведение социологического опроса. Опрос проводился в инициативном порядке, основной его целью является получение обратной связи с жителями города о состоянии организации движения.

Был разработан интернет-опрос жителей Апшеронского городского поселения в социальных медиа — VK.com, Facebook.com, Ok.ru, а также рассылки sms сообщений по таргетированной базе данных.

Вопросы были составлены в виде онлайн-анкеты в сервисе Google Forms, собственник компания Google. Такой способ показал свою эффективность, дешевизну и высокую конверсию в Российских условиях. Всего было опрошено 576 человек, что составляет 1,4% от общей численности населения города (таблица 1.16).

Таблица 1.16. Результаты социологического опроса

| Ваш возраст? | |
|---------------------|-----|
| до 20 лет | 12% |
| от 30 до 40 лет | 41% |
| от 20 до 30 лет | 29% |
| от 40 и 50 лет | 13% |
| от 50 до 60 лет | 6% |

| Ваш пол? | |
|-----------------|-----|
| Женский | 43% |
| Мужской | 57% |

| Социальная группа? | |
|---------------------------|-------|
| 1. Безработный | 2,8% |
| 2 Домохозяйка | 6,9% |
| 3. Инвалид | 0,7% |
| 4. Пенсионер | 3,5% |
| 5. Работающий | 83,3% |
| 6. Студент | 2,8% |

| Ваш текущий социальный статус? | |
|---------------------------------------|-----|
| Служащий коммерческого предприятия | 40% |
| Служащий государственного предприятия | 28% |
| Учащийся | 13% |
| Работник сферы сельского хозяйства | 3% |
| Декрет | 1% |
| Человек с ограниченными возможностями | 1% |
| Предприниматель | 1% |
| Водитель | 1% |
| Предприниматель | 1% |
| Штукатур-маляр | 1% |
| В декретном отпуске | 1% |
| работник образования | 1% |
| Экскаваторщик | 1% |
| Домохозяйка | 3% |

| Образование? | |
|---------------------|-------|
| 1. Высшее | 66,7% |
| 2. Неполное высшее | 18,1% |
| 3. Неполное среднее | 1,4% |
| 4. Среднее | 13,2% |
| 5. Ученая степень | 0,7% |

| Сфера деятельности? | |
|-----------------------------|-------|
| 1. Администрация учреждения | 5,0% |
| 2. IT-технологии | 5,0% |
| 3. ЖКХ | 5,0% |
| 4. Журналистика | 5,0% |
| 5. Грузоперевозки | 10,0% |
| 6. ИП | 5,0% |
| 7. Машины | 5,0% |
| 8. Молодежная политика | 5,0% |
| 9. Наемный работник | 5,0% |
| 10. Образование | 5,0% |
| 11. Оформление недвижимости | 5,0% |
| 12. Педагогика | 5,0% |
| 13. Работа по найму | 5,0% |
| 14. Торговля | 10,0% |

| | |
|-------------|-------|
| 15. Туризм | 10,0% |
| 16. Финансы | 10,0% |

| | |
|-----------------------------------|-------|
| Число проживающих в семье? | |
| 1. Один | 6,9% |
| 2. Двое | 22,9% |
| 3. Трое | 33,3% |
| 4. Четверо | 27,1% |
| 5. Пятеро | 4,9% |
| 6. Шестеро | 4,2% |
| 7. Семеро | 0,7% |

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Сколько автомобилей в семье? | |
| 1. Нет автомобиля | 9,0% |
| 2. 1 | 76,4% |
| 3. 2 | 11,1% |
| 4. 3 | 2,8% |
| 5. 4 | 0,7% |

| | |
|--------------------------------|-------|
| Год выпуска автомобиля? | |
| 1. 2005 год | 5,3% |
| 2. 2007 год | 21,1% |
| 3. 2010 год | 21,1% |
| 4. 2011 год | 5,3% |
| 5. 2012 год | 15,8% |
| 6. 2013 год | 10,5% |
| 7. 2014 год | 5,3% |
| 8. 2015 год | 5,3% |
| 9. 2017 год | 5,3% |
| 10. 2019 год | 5,3% |

| | |
|-----------------------------|-------|
| Пробег автомобиля? | |
| 1. до 100 000 км | 31,6% |
| 2. от 100 000 до 150 000 км | 36,8% |
| 3. от 150 000 до 200 000 км | 10,5% |
| 4. от 200 000 до 250 000 км | 10,5% |
| 5. более 250 000 км | 10,5% |

| | |
|---|-------|
| Средний пробег автомобиля в день (км)? | |
| 1. до 10 км | 14,3% |
| 2. от 10 до 50 км | 57,1% |
| 3. от 50 до 100 км | 21,4% |
| 4. более 100 км | 7,1% |

| | |
|---|-----|
| Куда Вы чаще всего совершаете поездки? | |
| По городу | 30% |
| На работу | 23% |
| Краснодар | 9% |
| В центр города | 7% |
| По краю | 5% |
| Гуамка | 2% |
| ст. Нижегородская | 2% |
| В центр и по району | 2% |
| Рынок, магазины и поликлиника | 2% |
| По магазинам и родственникам | 1% |
| За покупками | 1% |
| По району | 2% |
| Домой | 2% |
| Садик | 2% |
| хутор Цуревский | 2% |

| | |
|--------------|----|
| Горячий ключ | 2% |
| Майкоп | 2% |
| За город | 2% |
| Ст. Тверская | 2% |

| | |
|---|-----|
| Сколько времени занимают поездки из предыдущего вопроса? | |
| более 60 минут | 32% |
| 30-60 минут | 20% |
| 5-10 минут | 22% |
| 10-30 минут | 27% |

| |
|--|
| Назовите места где, по Вашему мнению, существуют проблемы с парковкой или стоянкой? |
| Район центрального рынка |
| Взрослая поликлиника |
| Центр |
| Ул Ворошилова |
| Детская поликлиника |
| Сбербанк/мфц |
| Ул.Ленина |
| ТЦ Радуга |
| Школы |
| Апшеронский лесхоз техникум |
| Администрация |
| Ул.ворошилова в районе центрального рынка |
| Автовокзал |
| Район Гармошки |
| Парк Юность |
| Супермаркет ТИТАН |
| НЭСК |
| Сударь |
| Банк Кубань кредит |
| У магазинов по ул. Спорта |
| Перекрёсток Комарова-Коммунистическая |
| ул. Коммунистическая |
| Круг |
| Сквер |
| Детский сад |
| По всему городу |
| Центр города (ул. Ворошилова, ул. Ленина) |
| Центральный рынок |
| Техникум АЛТХ |
| Детская поликлиника |
| Социальные объекты |
| Школа №18 |

| |
|--|
| Какие мероприятия Вы бы предложили для решения проблем с парковкой и стоянкой транспортных средств? |
| Обустройство парковок |
| Создание новых парковок |
| Уширение проезжей части за счет дренажных каналов |
| Не знаю |
| Убрать знаки "работает эвакуатор" |
| Парковка на месте бывшего авторынка |
| Штрафы |
| Убрать знаки, запрещающие парковку по выходным дням |
| Обустройство парковочных мест возле супермаркета Титан |
| Прекратить стихийную застройку, разработать архитектурный план города |
| Запрещать останавливаться на проезжей части |

| |
|--|
| Платные парковки |
| Организация подземных парковок |
| Затрудняюсь с ответом |
| Асфальтировать существующие парковочные места |
| Увеличение парковочных мест |
| Организовать парковку возле Школы №18 |
| Вернуть парковку возле детской поликлиники |
| Демонтировать бордюрный камень для увеличения парковочных мест |
| Разработка новых парковочных мест |
| Не выполняется ремонт текущих парковок |
| Организовать нанесение дорожной разметки на парковках |
| Увеличение парковочных мест вблизи учебных заведений |
| Увеличение парковочных мест возле центрального рынка |

| Сформулируйте Ваши предложения по улучшению условий движения на общественном транспорте | |
|---|--|
| Изменить график и маршрут движения автобусов №4 и №7 | |
| Увеличить количество маршрутных такси | |
| Организовать маршрутное движение по улице Партизанской | |
| Организовать маршрут по улице Партизанской | |
| Расширить дорожное полотно между ул. Партизанкой и ул. Пролетарской | |
| Соблюдение графика движения общественного транспорта | |
| Обновление автопарка | |
| Увеличение количества маршрутных рейсов после 18:00 в будние дни | |

| Приблизительное расстояние от Вашего дома до места работы, км | |
|---|-------|
| 1. Около дома | 4,2% |
| 2. от 1 до 3 км | 11,8% |
| 3. от 4 до 7 км | 34,7% |
| 4. от 8 до 10 км | 22,2% |
| 5. от 11 до 15 км | 9,0% |
| 6. более 16 км | 18,1% |

| Сколько времени у Вас занимает передвижение до места работы? (мин) | |
|--|-------|
| 1. до 10 мин | 31,3% |
| 2. от 10 до 20 мин | 32,6% |
| 3. от 20 до 30 мин | 18,8% |
| 4. от 30 до 40 мин | 6,3% |
| 5. более 40 мин | 11,1% |

| Во сколько Вы идете на работу с утра? | |
|---------------------------------------|-------|
| 1. с 6:00 до 7:00 | 11,8% |
| 2. с 7:00 до 8:00 | 43,8% |
| 3. с 8:00 до 9:00 | 29,9% |
| 4. с 9:00 до 10:00 | 9,0% |
| 5. после 10:00 | 5,6% |

| Во сколько Вы возвращаетесь с работы вечером? | |
|---|-------|
| 1. до 14:00 | 5,6% |
| 2. с 14:00 до 15:00 | 2,1% |
| 3. с 15:00 до 16:00 | 2,8% |
| 4. с 16:00 до 17:00 | 9,0% |
| 5. с 17:00 до 18:00 | 46,5% |
| 6. с 18:00 до 19:00 | 27,1% |
| 7. с 19:00 до 20:00 | 1,4% |
| 8. после 20:00 | 5,6% |

| На работу Вы перемещаетесь | |
|----------------------------|-------|
| 1. Автобус | 10,7% |
| 2. Личный автомобиль | 68,0% |
| 3. Такси | 6,7% |
| 4. Служебный транспорт | 1,7% |
| 5. Пешком | 12,4% |
| 6. Велосипед | 0,6% |

| Есть ли у Вас велосипед? | |
|---------------------------|-------|
| 1. Да | 22,9% |
| 2. Нет | 68,1% |
| 3. Нет, но хотел бы иметь | 9,0% |

| Как часто вы используете велосипед? | |
|-------------------------------------|-------|
| 1. 1 раз в месяц | 9,3% |
| 2. 1 раз в неделю | 14,0% |
| 3. 3 раза в неделю | 9,3% |
| 4. Более 5 раз в неделю | 2,3% |
| 5. Не использую | 65,1% |

| Каковы основные барьеры использования велосипеда в Вашем населенном пункте? | |
|---|-------|
| 1. Небезопасность движения велосипедистов по дороге | 15,1% |
| 2. Отсутствие (недостаточное количество) стоянок для велосипедистов | 17,8% |
| 3. Отсутствие (недостаточное количество) общественных мест для принятия душа (после велосипедной поездки) | 14,6% |
| 4. Отсутствие (недостаточное количество) сервисов аренды велосипедов | 13,7% |
| 5. Плохая организация (отсутствие) информации о велосипедных маршрутах | 14,6% |
| 6. Отсутствие велодорожек в районе проживания | 15,1% |
| 7. Малая протяженность велодорожек | 7,3% |
| 8. Другое | 1,8% |

| Ваши перемещения пешком ежедневно занимают? | |
|---|-------|
| 1. Менее 5 минут | 3,8% |
| 2. от 5 до 10 минут | 9,6% |
| 3. от 10 до 20 минут | 25,0% |
| 4. от 20 до 40 минут | 28,8% |
| 5. от 40 до 60 минут | 17,3% |
| 6. более часа | 15,4% |

| Куда Вы ходите пешком? |
|------------------------|
| 1. Магазины |
| 2. Прогулки |
| 3. Работа |
| 4. По делам |
| Парк |
| Рынок |
| Магазины |
| Сквер |
| Центр |
| Дом |
| На работу |
| Школа |
| Стадион |
| С вечного огня |
| Техникум |
| ул. 9 Января, 2 школа. |
| По городу |
| Автовокзал |

| |
|---|
| Ул.Ворошилова.ул.Ленина.ул.Коммунистическая.ул.Спорта |
| круг-комарова |
| Налоговая |
| Ленина -Коммунистическая |
| к родственникам |
| Город |
| Семейный Магнит |
| Детский сад |

| |
|---|
| Где в Вашем населенном пункте не хватает пешеходных дорожек? |
| На окраинах города |
| По ул. Партизанской |
| От медпрома до центра |
| на перекрестке ул. Пушкина и ул. Горького |
| На большей территории города |
| На окраинах города |
| Пешеходных дорожек достаточно, недостатков нет |
| Ленина |
| В центре |
| Ул. Спорта |
| Комсомольская |
| Ворошилова |
| Напротив художественной школы возле остановки |
| По ул. Промысловой |
| Юдина |
| Партизанская |
| Затрудняюсь ответить |
| Плохое качество,ямы,неровности |
| Ул Лесозаводская |

| | |
|---|-------|
| Оцените качество дорожного покрытия дорог Вашего населенного пункта по шкале 1 - очень плохо, 10 - отлично | |
| 1. 1 балл | 42,7% |
| 2. 2 балла | 8,0% |
| 3. 3 балла | 28,0% |
| 4. 4 балла | 5,3% |
| 5. 5 баллов | 4,0% |
| 6. 6 баллов | 2,7% |
| 7. 7 баллов | 6,7% |
| 8. 8 баллов | 1,3% |
| 9. 9 баллов | 1,3% |

| |
|--|
| Какие улучшения в области дорожного движения Вы бы рекомендовали в Вашем населенном пункте? |
| Асфальтирование дорог |
| Обустройство тротуаров |
| Расширить парковочные места |
| Грейдирование с подсыпкой на дорогах у которых отсутствует твердое покрытие |
| Усиленное внимание к организации движения на ул. Ворошилова |
| Выполнить ямочный ремонт в центральной части города |
| Организация автобусного движения по улице Партизанской от ул. Спорта |
| Уширение проезжей части улиц |
| На дорогах с асфальтобетонным покрытием |
| Светофор на перекрестке Коммунистической и Партизанской |
| Светофор ул. Подлесная-Спорта |
| По улице Спорта |
| На круге |
| Перекрёсток ул спора и ул Подлесная, частые аварии нужен светофор |

| |
|--|
| Установка светофора напротив торгового центра Сударь на перекрестке. Часто заторы, не проехать из-за толпы пешеходов и не выехать с рынка. Также качество дорожного покрытия ужасное! Не все водят Ниву! |
| лежачий полицейский напротив школы №3 |
| В принципе все норм |
| Светофор на спуске в рынок |
| Необходимо уделить большое внимание деревьям, ветки которых затрудняют обнаружение дорожных знаков, в основном на всём протяжении ул. Ленина. Так же особо остро стоит вопрос качества дорожного покрытия по всему городу. Возмутительно, но на центральных улицах присутствуют такие проблемы как: провалы, ямы, отсутствие разметки. |
| На Художественной школе нужен пешеходный переход. Знак есть а пешехода нет. Перед каждым светофором или пешеходным переходом следует установить ребристую разметку которая будет заставлять водителей снижать скорость. Перед ФСИН перекресток так же требует знака снижение скорости до 40км/ч и нанесение ребристой разметки. |
| Район зоны и Тухи |
| Детский сад 38 по ул.Комарова есть пешеходный переход,но нет лежачего полицейского,нет нормального покрытия на тротуаре и в районе ручья (который также перед судом 38)нет совершенно никакого ограждения ! |
| Нормально дороги делать ! |
| Нужен светофор на пересечении ул. Партизанской и Коммунистической. Нужны, как минимум, ещё две дороги между ул. Партизанской и Пролетарской (напр., одна может идти по ул. Щорса, будет очень удобно). Нужна доп. секция светофора - поворот налево - на перекрёстке ул. Спорта и Партизанской. А тротуары нужны ВЕЗДЕ. |
| ул. Королева, ул.Буденного ул. Мира |
| Переезд сделать щерса что бы пробку на спорта уменьшить |
| тротуар по осипенко и репина в ужасном состоянии, по комарова частично |
| светофор возле рынка - около АТП , партизанская- коммунистическая . |
| Перекресток Коммунистическая-Партизанская |
| Ул Ворошилова поменять покрытие |
| Улица партизанская дополнительный переезд через ж/д и привести в соответствие светофор перекрёсток Ворошилова Кооперативная ,дополнительные занакы на перекрёстке ворошилова мира и правильную разметку тамже |
| По всему городу |
| В районе 18 школы г. Апшеронска |
| пересечение улиц 9января и улицы Жуковского положили новый асфальт и нарисовали сплошную. Как выезжать с улицы Жуковского на Промысловую |
| Во все стороны от центра |
| Ул. Коммунистическая навести разметку |
| Сделайте дорожное покрытие в станице Нефтяной, вся дорога в ямах |
| Установка освещения на всех пешеходных переходах в ночное время |
| Установить светофор с выезда ул.партизанской на круг и поставить дорожное зеркало с выезда с ул.Комсомольской на ул.Спорта |
| Комсомольская выезд на ул Спорта |
| Расширить и создать дополнительную полосу для поворота влево, на участке Партизанская-Спорта. |
| Центр |

| Вы считаете, что органы власти делают все необходимое для обеспечения безопасности дорожного движения? | |
|--|-------|
| 1. Да, на 100% | 5,3% |
| 2. Да, на 70% | 9,3% |
| 3. Да, на 30% | 36,0% |
| 4. Нет | 49,3% |

Полученная из опросов информация использовалась для калибровки компьютерной макромодели Апшеронского городского поселения. На основании ответов были установлены следующие калибровочные параметры:

- кривые тяготения к местам работы и учебы;
- базовое модальное расщепление по видам транспорта;

– кривые спроса по времени.

Выводы по разделу:

Семьдесят процентов опрошенных составляли наиболее экономически активное население в возрасте от 20 до 40 лет.

83% респондентов имеют постоянную работу. Из них 40% работают в коммерческих предприятиях, а 28% в государственных.

67% опрошенных имеют высшее образование.

Значимые сферы деятельности респондентов: грузоперевозки, торговля, туризм, финансы.

У 91% опрошенных есть автомобиль в семье, 84% автомобилей старше 5 лет, 68% личных автомобилей имеют пробег менее 150 тыс.км, 57% автомобилей имеют дневной пробег от 10 до 50 км.

68% перемещений на автомобиле в течение дня осуществляются жителями по территории города, при этом за рулем водители находятся от 30 минут и более в 52% случаев.

Лишь 21% опрошенных не испытывают проблем с парковкой на территории города. При этом наиболее проблемным местом для парковки жители считают район центра города.

К мероприятиям, оптимизирующим парковочное пространство в городе, по мнению жителей, стоит отнести обустройство существующих парковок и создание дополнительных парковочных мест.

К мероприятиям по улучшению условий перемещения на общественном транспорте жители относят соблюдение графиков движения, обновление автопарка, увеличение числа рейсов после 18:00 в будние дни.

Для 68% опрошенных работа находится на расстоянии от 1 до 7 км, при этом 81% опрошенных тратит до 30 мин на дорогу к работе.

Большая часть опрошенных идет на работу с утра с 7 до 8 часов, возвращаются с работы вечером с 17 до 18 часов, что соответствует общепринятым часам-пик. 68% респондентов до работы перемещаются на личном автомобиле, и лишь 11% на автобусе. 12% ходят на работу пешком. Т.е. в структуре перемещений у граждан общественный транспорт не занимает решающих позиций.

Среди жителей велосипеды не пользуются популярностью, у 68% их нет, и 65% их не используют. Однако все отмечают неразвитость транспортной структуры для велосипедов.

Более 60% жителей активно ходят пешком, их перемещения по городу занимает от 20 минут и более, при этом отмечено, что пешеходные дорожки местами сильно повреждены, их недостаточно и в центральной части города и на окраинах.

43% опрошенных оценивают качество дорожного покрытия как очень плохое.

К одним из основных требований жителей к ОДД в городе относятся установка светофоров в том или ином месте (8 требований). К этим местам относятся ул. Партизанская - Коммунистическая, пересечение Ворошилова-

Кооперативная, въезд в рынок, ул. Подлесная – Спорта. Также особого внимания требует перекресток Спорта – Партизанская.

1.4. Оценка существующей организации движения

1.4.1. Организация движения транспортных средств общего пользования

Город имеет развитые внегородские пассажирские транспортные связи. Пассажирские транспортные связи осуществляются пригородными, междугородными маршрутами.

В городе Апшеронске действуют междугородные маршруты, которые связывают город со следующими населенными пунктами: Анапой, Краснодаром, Хадыженском, Белореченском, Тверской, Нефтегорском, Черниговской, Зозулиным, Кубанской, Армавиром, Майкопом, Лесогорской, Гуамкой, Нижегородской.

Отправление внегородских автобусов производится от автовокзала, расположенного по адресу г. Апшеронск, ул. Ворошилова 2, что неподалеку от городского рынка.

От автовокзала отправляются все междугородные (включая проходящие), ряд пригородных и городских маршрутов.

В настоящее время в городе Апшеронске внутригородские пассажирские перевозки осуществляются автобусами, микроавтобусами, легковыми такси и личным легковым транспортом. На листе графической части КСОДД.АГП.2021.01.01.15Гр представлена информация по маршрутам пассажирских перевозок по территории города Апшеронска. В настоящее время действуют 10 маршрутов, которые обслуживаются пассажирским транспортом типа М2 и М3. Основными фирмами перевозчиками являются ИП Дженаз С.Л., ИП Лозовой В.Б., Общая протяженность автобусных маршрутов составляет 109,4 км.

На основе анализа данных форм ежеквартальных отчетов об осуществлении регулярных перевозок было выявлено, что за 1 квартал совершается от 6500 до 7500 рейсов автобусами особо малой и малой вместимости для каждого ИП Дженаз С.Л. и ИП Лозовой В.Б., число невыполненных по расписанию рейсов изменяется от 70 до 80 рейсов в квартал. Итого, в год совершается около более 52000 рейсов, более 560 рейсов отменяется по различным причинам. В среднем на одном маршруте перевозится от 180 до 230 человек в день, из них -10% льготные пассажиры.

В 2022 году прошла реконструкция улицы 9 января, планируется создать новый маршрут общественного транспорта, проходящий по этому участку, список остановок в настоящий момент не утвержден.

1.4.2. Организация движения грузовых транспортных средств

Грузовые внешние перевозки осуществляются в основном автомобильным транспортом. Железнодорожные перевозки на территории

города на момент разработки КСОДД не осуществлялись. На территории города расположены 1 железнодорожная станция: «Апшеронская».

На листе КСОДД.АГП.2021.01.01.28Гр графической части КСОДД показана схема на которой отмечены участки улиц с запрещенным движением грузовых транспортных средств. Это улицы Ленина и Ворошилова на участке от ул. Коммунистической до ул. Мира.

Также запрещен проезд грузовым транспортным средствам с опасными грузами по улицам Спорта, Кооперативная, Промысловая, а участках ул. Ворошилова, Ленина от ул.Мира до ул.Юдина, на участке ул.Юдина от Ворошилова до Ленина.

1.4.3. Организация движения пешеходов и велосипедистов

Основные потоки пешеходного движения на территории города организованы по взаимоувязанной системе пешеходных улиц, пешеходных дорожек, тротуаров и направлены к местам приложения труда, социального обслуживания населения, центрам культурно-бытового назначения, остановочным пунктам общественного транспорта.

На листе КСОДД.АГП.2021.01.01.08Гр представлен анализ расположения и типов пешеходных переходов на улицах города Апшеронска.

В городе обустроено перекрестков и участков улиц:

- Х-образных с 4 пешеходными переходами – 3 шт.;
- Х-образных с 3 пешеходными переходами – 3 шт.;
- Х-образных с 2 пешеходными переходами – 7 шт.;
- Х-образных с 1 пешеходным переходом – 29 шт.;
- Т-образных с 1 пешеходным переходом – 27 шт.;
- Пешеходных переходов на перегонах улиц – 37 шт.

подавляющее их большинство расположено на центральных улицах города Коммунистической, Пролетарской, Партизанской, Мира, Ленина, Ворошилова и Юдина.

В городе Апшеронске отсутствуют велодорожки.

Вывод по разделу 1.4:

1. Наиболее загруженными частным и общественным транспортом и пешеходами являются улицы центральной части города, а именно Ленина, Ворошилова, Коммунистическая.
2. Центральные улицы города достаточно обеспечены пешеходными переходами. Места организации пешеходных переходов часто совпадают с остановками общественного транспорта, местами притяжения транспорта и пешеходов.

1.5. Оценка организации парковочного пространства

Хранение и обслуживание подвижного транспорта общего пользования производится на территориях обслуживающих маршруты перевозок: ИП Дженаз, ИП Мартиросян. Данные по автобусным перевозкам представлены в Приложении 4.

Грузовой транспорт хранится и обслуживается на территориях отдельных предприятий и грузовых автобазах.

Легковые машины, находящиеся в личной собственности граждан хранятся на придомовых территориях, приусадебных участках и в гаражах боксового типа.

На листе КСОДД.АГП.2021.01.01.9Гр графической части КСОДД представлен анализ парковочного пространства на территории города. Большинство парковок сосредоточено по ул. Ленина и Ворошилова на участке от улицы Коммунистической до ул. Буденного, они занесены в реестр муниципальной собственности г.Апшеронска. 60-70% существующих парковок не оборудовано соответствующими знаками и горизонтальной дорожной разметкой.

Улицы Ленина, Ворошилова и Юдина обеспечивают транспортную доступность центральной части города. Характеризуются недостатком парковочного пространства для обеспечения потребностей населения.

Также, условия организации парковочного пространства в районе улиц Ворошилова и Ленина критические. Требуются мероприятия по его обустройству.

1.5.1. Оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

Анализируя параметры парковок, занесенных в реестр муниципальной собственности г.Апшеронска, можно сделать вывод, что они относятся к наземным открытым одноуровневым парковкам. Парковка транспортных средств в большинстве случаев осуществляется вдоль проезжей части, либо в заездных карманах перпендикулярно оси проезжей части улиц.

По назначению парковки бывают моно- и многофункциональными. Первые предназначены только для стоянки машин. Многофункциональные на своей территории могут иметь автомастерские, магазины, мойки. Муниципальные парковки г. Апшеронска - монофункциональные.

Общая вместимость муниципальных парковок составляет около 430 мест (анализ представлен на листе КСОДД.АГП.2021.01.01.09Гр графической части).

По результатам исследований заполняемости парковок можно сделать вывод, что в межпиковый интервал с 8:00 до 17:00 парковки заполнены на 98-100%. Из-за высокой заполняемости парковок транспортные средства останавливаются на примыкающих улицах в местах, где парковки не оборудованы.

Обеспеченность парковками в городе можно назвать низкой. Муниципальные парковки в центре города требуется увеличить минимум на 25-30%. Значительная часть парковок в городе не оборудована знаками и разметкой и в реестр муниципальных парковок не внесена, т.к. они находятся на территории иных хозяйствующих субъектов. Необходимо проводить

работу с собственниками парковок по необходимости их оборудования техническими средствами ОДД.

Выводы по разделу 1.5:

Учитывая недостаточную степень оборудования существующих парковочных мест рекомендуются мероприятия по их организации в соответствии с действующими нормативными документами.

1.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД)

Контроль за эксплуатационным состоянием ТСОДД имеет целью выявление элементов, не отвечающих требованиям обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому важно знать, до какого предела могут происходить изменения показателей их качественного состояния. Следует отметить важность контроля за условиями дорожного движения для оперативного принятия мер к устранению возникших в процессе эксплуатации дорог недостатков, составляющих помехи движению и угрозу безопасности дорожного движения.

Ниже приводятся рекомендации по контролю за эксплуатационным состоянием технических средств организации дорожного движения.

Дорожные знаки. Дороги и улицы должны быть оборудованы дорожными знаками, изготовленными и установленными по ГОСТ Р 52290-2004 согласно утвержденному проекту организации дорожного движения. При обследовании дорожных знаков следует, кроме того, проверять соответствие их типоразмеров условиям применения; размещение с учетом наилучшей видимости участниками движения как в светлое, так и в темное время суток, а также удобство эксплуатации и обслуживания.

Желательно, чтобы на протяжении всей дороги или маршрута знаки по возможности располагались единообразно по высоте и расстоянию от кромки проезжей части.

Существенное значение для обеспечения безопасности дорожного движения имеет эксплуатационное состояние знаков. В ходе проверки оно оценивается визуально, а при необходимости - с помощью приборов. Поверхность знаков должна быть чистой, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений светоотражающей пленки от его поля, которые затрудняют восприятие символа и ухудшают внешний вид.

Климатические факторы заметно влияют на эксплуатационное состояние знаков, связанное с их восприятием и читаемостью в темное время суток. Поэтому один раз в году рекомендуется с помощью приборов определять удельный коэффициент силы света для знаков со светоотражающей поверхностью и среднюю яркость - для знаков с внутренним освещением. Для дорожных знаков со светоотражающей поверхностью допускается снижение удельного коэффициента силы света ($\text{кд} \times \text{лк}^{-1} \times \text{м}^{-2}$) до значений не менее:

- 35 - для белого света;
- 20 - желтого;

- 6 - красного;
- 4 - зеленого;
- 2 - синего.

Средняя яркость элементов изображения дорожных знаков с внутренним освещением ($\text{кд} \times \text{м}^{-2}$) не должна быть меньше:

- 90 - для белого и желтого цветов;
- 20- зеленого;
- 10 - красного;
- 5 - синего.

Замену или восстановление поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение 3 суток после обнаружения недостатков, а знаков приоритета - в течение суток.

Анализ установленных дорожных знаков, выполненный по видеосъемке улиц Апшеронска не выявил критических недостатков в эксплуатационном состоянии уже установленных знаков на территории города. В таблице 1.17 представлены данные по определению недостающих дорожных знаков на улицах города Апшеронска, согласно требованиям нормативных документов.

Таблица 1.17. Определение недостающих дорожных знаков.

| № | Улица или дорога | Знаки, шт | | | | | | | | № | Улица или дорога | Знаки, шт | | | | | | | |
|----|---------------------------|---------------|----|---|---|---|---|---|---|----|----------------------------|---------------|----|---|---|---|---|---|---|
| | | Группы знаков | | | | | | | | | | Группы знаков | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | пер.Базовый | | 2 | | | | | | 2 | 46 | ул. Глиники | | | | | | | | |
| 2 | пер. Ворошилова | | 3 | | | | | | | 47 | ул. Гоголя | | 6 | | | | | | |
| 3 | пер. Горького | | | | | | | | | 48 | ул. Горького | | 12 | | | | | | |
| 4 | пер. Гравийный | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | пер. Жуковского | | 3 | | | | | | | 49 | ул. Гравийная | 2 | 6 | | | | | | |
| 6 | пер. Заводской | | 4 | | | | | | | 50 | ул. Греческая | | 4 | | | | | | |
| 7 | пер. Калинина | | 11 | | | | | | | 51 | ул. Грибоедова | 2 | 3 | | | | | | |
| 8 | пер. Королева | | 1 | | | | | | | 52 | ул. Громова | | 4 | | | | | | |
| 9 | пер. Крайникова | | 2 | | | | | | | 53 | ул. Д Бедного | | 2 | | | | | | |
| 10 | пер. Кузнечный | | 1 | | | | | | | 54 | ул. Деповская | | 9 | | | | | | |
| 11 | пер. Лесоторговый | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | пер. Мира | | 1 | | | | | | | 55 | ул. Дзержинского | | 9 | | | | | | |
| 13 | пер. Подлесный | | 16 | | | | | | | 56 | ул. Добролюбова 1 | | 1 | | | | | | |
| 14 | пер. Привокзальны й | | 5 | | | | | | | | ул. Добролюбова 2 | 2 | 2 | | | | | | |
| 15 | пер. Промысловый | | 2 | | | | | | | 57 | ул. Дорожная | | 1 | | | | | | |
| 16 | пер. Сеченова | | 3 | | | | | | | 58 | ул. Железнодоро жная | | 25 | | | | | | |
| 17 | пер. Славный | | 7 | | | | | | | 59 | ул. Жукова | 2 | 1 | | | | | | |
| 18 | пер. Спорта | | 1 | | | | | | | 61 | ул. Жуковского | | 13 | | | | | | |
| 19 | пер. Транспортный | | 3 | | | | | | | 62 | ул. Заболотнева | | 1 | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|---|----|--|--|---|--|---|----|------------------------|----|----|---|---|---|--|---|
| 20 | пер. Тухинский | | 1 | | | | | | 63 | ул. Заводская | 14 | | | | | | |
| 21 | пер. ФЗО | | 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | пер. Цветной | | 2 | | | | | | 64 | ул. Закопайко | 1 | | | | | | |
| 23 | пер. Щорса | 2 | 10 | | | 5 | | | 65 | ул. Заозерная | 3 | | | | | | |
| 24 | пр-д Вокзальный | | 2 | | | | | | 66 | ул. Зеленая | 25 | | | | | | |
| 25 | проезд от ул. Пролетарской до ул. Технической | | 10 | | | | | | 67 | ул. Зорге | 2 | 1 | | | | | 1 |
| 26 | ул. 22 Партсъезда | | 6 | | | | | | 68 | ул. Индустриальная | 3 | | | | | | 1 |
| 27 | ул. 8 Марта | | 6 | | | | | | 69 | ул. Исполкомовская | | | | | | | |
| 28 | ул. 9 Января 1 | | 38 | | | | | | 70 | ул. Кавказская | 2 | | | | | | |
| 29 | ул. 9 Января 2 | | 10 | | | | | | 71 | ул. Калинина 1 | | | | | | | |
| 30 | ул. Байдукова | | 2 | | | | | | | ул. Калинина 2 | 20 | | | | | | |
| 31 | ул. Баумана | | 12 | | | | | | 72 | ул. Карбышева | 12 | | | | | | |
| 32 | ул. Белинского | | 5 | | | | | | 73 | ул. Карла Маркса | 7 | | | | | | |
| 33 | ул. Беляева | | 3 | | | | | | 74 | ул. Каштановая | 2 | | | | | | |
| 34 | ул. Березовая | | 4 | | | | | | 75 | ул. Кирова | 6 | | | | | | |
| 35 | ул. Буденного | | 8 | | | | | | 76 | ул. Кирпичная | 1 | | | | | | |
| 36 | ул. Вавилова | | 2 | | | | | | 77 | ул. Клубная | 3 | | | | | | |
| 37 | ул. Васильковская | | 4 | | | | | | 78 | ул. Коллективная | 10 | | | | | | |
| 38 | ул. Виноградная | | 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 39 | ул. Вокзальная 1 | | 3 | | | | | | 79 | ул. Комарова | 10 | 1 | | 3 | | | 1 |
| 40 | ул. Вокзальная 2 | | 1 | | | | | | | ул. Комарова 2 | 1 | | 1 | | 2 | | 1 |
| 41 | ул. Ворошилова | 2 | 29 | | | 8 | | 6 | 80 | ул. Комарова пром зона | 4 | 2 | | | | | |
| 42 | ул. Выборгская | | 3 | | | | | | 81 | ул. Коммунальная | 22 | | | | | | |
| 43 | ул. Выгонная | | 9 | | | | | | 82 | ул. Коммунистическая | 8 | | | | | | |
| 44 | ул. Гагарина | | | | | | | | | ул. Коммунистическая 2 | 1 | 2 | 1 | | | | |
| 45 | ул. Гастелло | | 3 | | | | | | 83 | ул. Комсомольская | 2 | 17 | 2 | | | | |
| 46 | ул. Гвардейская | | 3 | | | | | | 84 | ул. Кооперативная | 4 | | | | | | |
| 47 | ул. Герцена | | 5 | | | | | | 85 | ул. Королева | 24 | | | | | | |
| 48 | | | | | | | | | 86 | ул. Короленко | 3 | | | | | | |

Продолжение таблицы 1.17.

| № | Улица или дорога | Знаки, шт | | | | | | | | № | Улица или дорога | Знаки, шт | | | | | | | |
|-----|------------------------|---------------|--------|---|---|---|---|---|---|-----|--------------------------|---------------|----|---|---|---|---|---|---|
| | | Группы знаков | | | | | | | | | | Группы знаков | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 87 | ул. Корчагина | | 1 | | | | | | | 136 | ул. Пролетарская | 1 | 1 | | | 2 | | | |
| 88 | ул. Котовского | | 6 | | | | | | | 137 | ул. Профсоюзная | | 12 | | | | | | |
| 89 | ул. Красная | | 1 5 | | | | | | | 138 | ул. Пугачева | | 2 | | | | | | |
| 90 | ул. Красноармейская | | 1 5 | | | | | | | 139 | ул. Пушкина | | 20 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 140 | ул. Рабочая | | 2 | | | | | | |
| 91 | ул. Крестьянская | | 1 1 | | | | | | | 141 | ул. Радужная | | 6 | | | | | | |
| 92 | ул. Крупская | | 1 0 | | | | | | | 142 | ул. Репина | | 15 | | | | | | |
| 93 | ул. Крылова | | 6 | | | | | | | 143 | ул. Речная | | 2 | | | | | | |
| 94 | ул. Кузнечная | | 1 3 | | | | | | | 144 | ул. Родниковская | | 2 | | | | | | |
| 95 | ул. Курченко | | 5 | | | | | | | 145 | ул. Роз | | 4 | | | | | | |
| 96 | ул. Ладожская | | 2 | | | | | | | 146 | ул. Рябиновая | | 6 | | | | | | |
| 97 | ул. Ленина | 2 | 3 0 | | | 1 | | | | 147 | ул. Садовая | | 5 | | | | | | |
| 98 | ул. Лермонтова | | 9 | | | | | | | 148 | ул. Свердлова | | 16 | | | | | | |
| 99 | ул. Лесная | | 1 6 | | | | | | | 149 | ул. Светлая | | 2 | | | | | | |
| 100 | ул. Лесника | | 1 | | | | | | | 150 | ул. Северная | | 7 | | | | | | |
| 101 | ул.Лесозаводская | | 6 | | | | | | | 151 | ул. Серова | | 13 | | | | | | |
| | ул. Лесозаводская | 2 | 1 2 | | | 4 | | | | 152 | ул. Советская | | 8 | | | | | | |
| 102 | ул. Липовая | | 2 | | | | | | | 153 | ул. Солнечная | | | | | | | | |
| 103 | ул. Литейная | | 6 | | | | | | | 154 | ул. Спорта | 2 | 6 | | | 2 | | | |
| 104 | ул. Ломоносова | | 1 4 | | | | | | | 155 | ул. Степная | | 8 | | | | | | |
| 105 | ул. Луговая | | 5 | | | | | | | | ул. Степная 2 | | 7 | | | | | | |
| 106 | ул. Луначарского | | 7 | | | | | | | 156 | ул. Суворова | | 1 | | | | | | |
| 107 | ул. Лунная | | 9 | | | | | | | 157 | ул. Тевосяна | | 6 | | | | | | |
| 108 | ул. Лучезарная | | | | | | | | | 158 | ул. Тельмана | | 6 | | | | | | |
| 109 | ул. Макаренко | | 2 | | | | | | | 159 | ул. Темирязева | | 3 | | | | | | |
| 110 | ул. Малиновая | 2 | 8 | | | | | | | 160 | ул. Техническая | | 4 | | | | | | |
| 111 | ул. Малиновского | | | | | | | | | 161 | ул. Титова | | 3 | | | | | | |
| 112 | ул. Матросова | | 4 | | | | | | | 162 | ул. Тихая | | 11 | | | | | | |
| 113 | ул. Маяковского | | | | | | | | | 163 | ул. Толстого | | 7 | | | | | | |
| 114 | ул. Механическая | | 6 | | | | | | | 164 | ул. Тольятти | | 1 | | | | | | |
| 115 | ул. Мира | 1 | 5 | | | 3 | | | | 165 | ул. Транспортная | | 1 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 166 | ул. Транспортная 2 | | 1 | | | | | | |
| 116 | ул. Мищенко | | 2 | | | | | | | 167 | ул. Трудовая | | 3 | | | | | | |
| 117 | ул. Некрасова | | 1 | | | | | | | 168 | ул. Туманная | | 5 | | | | | | |
| 118 | ул. Николенская | | 1 5 | | | | | | | 169 | ул. Фрунзе | | 5 | | | | | | |
| 119 | ул. Норильская | | 2 | | | | | | | 170 | ул. Фурманова | | 2 | | | | | | |
| 120 | ул. Оборонная | | 2 | | | | | | | 171 | ул. Цилинская | | 9 | | | | | | |
| 121 | ул. Октябрьская | | 2 3 | | | | | | | 172 | ул. Чайковского | | 6 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 173 | ул. Чапаева | | 4 | | | | | | |
| 122 | ул. Орджоникидзе | | 6 | | | | | | | 174 | ул. Чехова | | 7 | | | | | | |
| 123 | ул. Ореховая | | 6 | | | | | | | 175 | ул. Шевченко | | 1 | | | | | | |
| 124 | ул. Осенняя | | 5 | | | | | | | 176 | ул. Школьная | | 4 | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------------------|--|--------|---|--|---|--|--|--|-----|------------------|----|------|---|---|----|---|---|--------|
| 125 | ул. Осипенко | | 9 | | | 1 | | | | 177 | ул. Щедрина | | | | | | | | |
| 126 | ул. Островского | | 1 9 | | | | | | | 178 | ул. Щорса | | 7 | | | | | | |
| 127 | ул. Павлова | | 2 | | | | | | | 179 | ул. Щорса 2 | | 23 | | | | | | |
| 128 | ул. Партизанская | | 4 | | | | | | | 181 | ул. Юбилейная | | 2 | | | | | | |
| | ул. Партизанская 2 | | 1 | 2 | | | | | | 182 | ул. Юдина | | | | | | | | |
| | ул. Партизанская 3 | | 2 | | | | | | | 183 | ул. Южная | | 9 | | | | | | |
| 129 | ул. Первомайская | | 7 | | | 1 | | | | | Всего | 30 | 1209 | 8 | 0 | 36 | 0 | 0 | 1 2 |
| 130 | ул. Пионерская | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 131 | ул. Пирогова | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 132 | ул. Подлесная | | 1 7 | | | 4 | | | | | | | | | | | | | |
| 133 | ул. Полевая | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 134 | ул. Полярная | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 135 | ул. Привокзальная | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Было выявлено, что на улицах города необходимо дополнительно установить не менее 1295 дорожных знаков. Особенно много требуется знаков приоритета.

Дорожная разметка. Разметка дорог и улиц должна выполняться по ГОСТ Р 51256-99, ГОСТ Р 52289-2004 и наноситься в соответствии с ГОСТ 23457-86 и утвержденным проектам ОДД.

С течением времени под воздействием колес движущегося транспорта, снегоуборочных механизмов и изменений погоды разметка подвергается разрушению и истиранию. По оценкам специалистов, из-за отсутствия разметки или непригодного ее состояния совершается от 17 до 30 % происшествий преимущественно в ночное время суток. Поэтому дорожная разметка в процессе эксплуатации УДС должна быть хорошо различима в любое время года и суток.

Состояние разметки проверяется по степени ее износа и в первую очередь на наиболее опасных участках (пересечения дорог, участки с ограниченной видимостью, подъемы и спуски, пешеходные переходы, железнодорожные переезды и др.). Разметку следует возобновлять, если ее износ по площади и снижение светотехнических параметров превышают установленные ГОСТ Р 50597-2017 нормы.

В практике известны случаи, когда скользкая дорожная разметка явилась причиной возникновения ДТП. В целях снижения вероятности подобных происшествий коэффициент сцепления разметки должен быть не менее 0,75 от значения коэффициента сцепления покрытия.

Анализ уже нанесенной дорожной разметки на территории г. Апшеронска на момент проведения обследования не выявил мест с ее значительным износом. Значит, работы по ее обновлению выполняются согласно нормативным документам.

В таблице 1.18 представлены данные по определению недостающей дорожной разметки на улицах города Апшеронска, согласно требованиям нормативных документов.

Таблица 1.18. Определение недостающей дорожной разметки (указано в метрах).

| № | Улица или дорога | Разметка | |
|---|-------------------|----------|--------|
| | | 1.1 | 1.12 1 |
| | | 1.5 | 1.13 |
| | | 1.6 | 1.14.1 |
| | | 1.7 | 1.14.2 |
| | | 1.18 | 1.15 |
| | | 1.19 | 1.25 |
| 1 | ул. 22 Партсъезда | 482 | |
| 2 | ул. 9 Января 1 | 582 | |
| 3 | ул. Вокзальная 1 | 553 | |
| 4 | ул. Ворошилова | | 18 |
| 5 | ул. Гравийная | | 12 |
| 6 | ул. Ленина | 979 | |
| 7 | ул. Лесозаводская | | 12 |
| | Всего | 4174 | 48 |

На момент проведения исследований необходимо было нанести 4174 метра горизонтальной дорожной разметки типа 1.1, 1.5, 1.6 и др.

Дорожные светофоры. Техническое состояние светофоров и их комплектность определяются визуально. Отдельные элементы светофора либо детали его крепления не должны иметь видимых повреждений и разрушений, рассеиватель - загрязнений, трещин и сколов, отражатель - разрушений или коррозии, вызывающих появление зон пониженной яркости, различимых с расстояния 50 м.

Все сигналы светофора должны быть исправными и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации движения на данном светофорном объекте. В процессе эксплуатации допустимо снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении не более чем на 30 % от значений, установленных ГОСТ 25695-91.

Замену вышедшего из строя источника света следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения неисправности, а поврежденной электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля - в течение 3 суток.

В городе Апшеронске действуют 7 транспортных светофорных объектов (см. лист графической части КСОДД.АГП.2021.01.01.02Гр) на пересечениях улиц:

- Спорта и Пролетарской;
- Спорта и Партизанской;
- Комарова и Коммунистической;
- Ворошилова и Беяева (пешеходный);
- Ворошилова и Кирова;
- Ворошилова и Кооперативной;
- Ворошилова и Юдина.

Все светофорные объекты города Апшеронска установленные в настоящий момент находятся в исправном состоянии, техническое состояние хорошее.

Дорожные ограждения и бортовой камень. Опасные для движения участки дорог, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, должны быть оборудованы ограждениями в соответствии с ГОСТ 26804-86, ГОСТ 23457-86, СНиП 2.05.02-85, СНиП 2.05.03-84, ОДН 218.012-99. Ограждения должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256-99. Не требуют окраски оцинкованные поверхности ограждений.

При оценке состояния дорожных ограждений проверяются высота их установки, наличие механических повреждений и световозвращающих элементов, надежность крепления всех элементов, степень загрязнения.

Оценивая эксплуатационное состояние ограждений с металлической профильной планкой, выпускаемых по ГОСТ 26804-86 и типовым проектным решениям 3.503-1-89, необходимо следить за правильностью их монтажа. Балки (планки) должны быть непрерывны в пределах длины и соединены между собой по ходу движения внахлестку с помощью равнопрочных болтовых соединений. При этом болты должны иметь полукруглую головку. Не допускается заменять болтовые соединения, предусмотренные конструкцией, сваркой.

Тросовые ограждения не должны провисать, а их концевые и начальные участки (анкеры и упоры) должны быть надежно закреплены.

Не допускается жесткое крепление троса к компенсаторам, в противном случае динамическая нагрузка будет воздействовать только на один пролет, что может привести к разрушению ограждения даже при незначительных нагрузках. Для эффективной работы тросовых конструкций необходимо обеспечивать требуемые натяжения каждого троса: при двухнитевой конструкции усилие натяжения должно составлять примерно 8 т для каждого троса, при трехнитевой - 6 т.

На улицах г. Апшеронска в местах, где установлены ограждения, не выявлено их критических недостатков, их состояние можно оценить, как хорошее.

Бортовые камни являются конструктивными элементами и предназначены для отделения тротуаров от проезжей части и обеспечения безопасности движения пешеходов. Бортовой камень, ограждающий тротуар (или разделительную полосу) от проезжей части улиц и дорог, должен быть приподнят над проезжей частью на 15 см, в местах сопряжения тротуаров с проезжей частью на перекрестках - не более чем на 8 см. Отдельные бортовые камни необходимо заменять, если их открытая поверхность имеет разрушения более чем на 20 % площади или на поверхности есть сколы глубиной более 3,0 см. Не допускается отклонение бортового камня от его проектного положения.

По результатам обследования видеоархива улиц г. Апшеронска в местах, где установлен бортовой камень, его состояние оценивается как удовлетворительное.

Сигнальные столбики, маяки, световозвращатели. Сигнальные столбики и маяки следует устанавливать в соответствии с требованиями ГОСТ 23457-86 отдельно или в сочетании с другими направляющими устройствами (дорожной разметкой, ограждениями и пр.), эффективность которых снижается в темное время суток и при неблагоприятных дорожных условиях. Сигнальные столбики должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50970-96. Сигнальные столбики и маяки не должны иметь видимых разрушений и деформаций, отчетливо восприниматься с расстояния не менее 100 м. В то же время обязательны их окраска, вертикальная разметка и оснащение световозвращателями в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256-99.

Световозвращатели должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50971-96 и могут применяться на автомобильных дорогах как самостоятельно, так и в сочетании с другими средствами организации дорожного движения (сигнальными столбиками, линиями горизонтальной разметки дорог, дорожными ограждениями) для улучшения зрительного ориентирования водителей.

На улицах г. Апшеронска, в местах где установлены сигнальные столбики, маяки, световозвращатели, их состояние можно оценить как удовлетворительное.

Наружное освещение. Для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, а также повышения пропускной способности дорог в темное время суток предусмотрена установка стационарных наружных осветительных установок в соответствии со СНиП 23-05-95. Их включение должно осуществляться в сумерки при снижении естественной освещенности до 20 лк, а отключение - при достижении естественной освещенности до 10 лк.

При контроле за работой наружного освещения необходимо обращать внимание на то, чтобы доля действующих светильников составляла не менее 95 %. При этом не допускается отключение подряд двух светильников. На участках улиц и дорог при интенсивности движения пешеходов менее 40 чел/ч и транспортных средств в обоих направлениях менее 50 ед./ч в ночное время допускается частичное (до 50 %) отключение наружного освещения (пп. 4.6.3 и 4.6.4 ГОСТ Р 50597-93).

Отказы в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением опор, должны устраняться немедленно после обнаружения.

На листе КСОДД.АГП.2021.01.01.03Гр графической части КСОДД приведены данные обследования искусственного освещения по магистральным улицам города. Были обследованы ул. Коммунистическая, Исполкомовская, Пролетарская, Партизанская, Спорта, Кооперативная, Ленина, Ворошилова, Промысловая, Юдина. На карте было отмечено 702 светильника. Из них в нерабочем состоянии было зафиксировано 95, т.е. 13,5%. Согласно ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (с

Поправками) (см. таблицу 1.19.) доля неработающих светильников может составлять менее 5%.

Таблица 1.19. Требования ГОСТ Р 50597-2017 к искусственному освещению.

| Наименование дефекта | Вид дефекта |
|-----------------------------------|---|
| Наличие неработающих светильников | Доля неработающих светильников составляет более 5% от их общего количества Два и более неработающих светильника расположены один за другим Неработающий светильник на пересечении, съезде (въезде) транспортной развязки, на остановочном пункте маршрутных транспортных средств и пешеходном переходе в одном уровне |

Так, согласно проведенному обследованию, наибольшее количество неработающих светильников сосредоточено по ул. Ленина и Ворошилова в месте их пересечения с ул. Кооперативной.

Согласно предоставленной администрацией информации, в городе всего установлено 2988 штук светильников типа ДНАТ и ДРЛ и 82 штуки светодиодных светильников.

Для обеспечения нормативов освещения лампы типа ДРЛ и ДНАТ должны регулярно заменяться, что существенно увеличивает расходы бюджета на поддержание уличного освещения. Альтернативой могут стать светодиодные светильники. В настоящий момент они сравнимы по цене со светильниками на основе ламп ДРЛ, однако обладают большей светоотдачей, и сроком службы и лучшей экономичностью.

Выводы по разделу 1.6:

1. Анализ **установленных** дорожных знаков, выполненный по видеосъемке улиц Апшеронска не выявил критических недостатков в их эксплуатационном состоянии на территории города. Однако, на улицах города необходимо дополнительно установить не менее 1295 дорожных знаков;
2. Анализ **нанесенной** дорожной разметки на территории г. Апшеронска на момент проведения обследования не выявил мест со ее значительным износом. На момент проведения исследований необходимо было нанести 4222 метра горизонтальной дорожной разметки;
3. Все семь светофорных объектов города Апшеронска, установленных в настоящий момент, находятся в исправном состоянии, техническое состояние хорошее;
4. На улицах г. Апшеронска в местах, где установлены ограждения, не выявлено их критических недостатков. Их состояние можно оценить, как хорошее;
5. На улицах г. Апшеронска в местах, где установлен бортовой камень, его состояние можно оценить, как удовлетворительное;
6. Согласно проведенному обследованию, наибольшее количество неработающих светильников сосредоточено по ул. Ленина и Ворошилова в месте их пересечения с ул. Кооперативной. Также рекомендуется

проведение работ по постепенной замене существующих светильников на светодиодные.

1.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации

Проведен анализ состава парка транспортных средств путем анализа транспортного потока в ключевых пересечениях города (см. таблицу 1.20.). Использовалась следующая классификация видов ТС: при расчетах выделяли 7 видов транспорта (в скобках даны коэффициенты приведения):

N_л- легковые автомобили (1,0);

N1 - легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т (1,3);

N2 - средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 до 5,0 т (1,4);

N3 - тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 до 8,0 т (1,6);

M2 - автобусы малой вместимости (2,5);

M3 - автобусы (3,0),

M – мотоциклы (0,5).

Таблица 1.20. Результаты обследования состава транспортных потоков на территории города Апшеронска.

| Пересечение | N _л , авт | Грузовые ТС (N _{гр} , авт) | | | Пассажирские ТС (N _{пс} , авт) | |
|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|------|-----|---|-----|
| | | N1 | N2 | N3 | M2 | M3 |
| Исполкомовская - Коммунистическая | 90,1 | 5 | 0,9 | 0,3 | 3,5 | 0,2 |
| Партизанская - Коммунистическая | 95,2 | 1,8 | 0,5 | 0,1 | 2,1 | 0,2 |
| Ленина - Ворошилова | 91,5 | 2,4 | 0,5 | 0 | 5 | 0,5 |
| Спорта - Пролетарская | 92,7 | 3,4 | 1,3 | 0,2 | 2,4 | 0 |
| Спорта - Партизанская | 93 | 4,6 | 1,5 | 0,3 | 0,7 | 0 |
| Кооперативная - Ворошилова | 94,1 | 2,7 | 0,2 | 0 | 3 | 0 |
| Кооперативная - Ленина | 94,7 | 1,8 | 0,3 | 0 | 3,2 | 0,1 |
| Ворошилова - Мира | 91,3 | 3 | 0,5 | 0 | 5,2 | 0,1 |
| Партизанская - Промысловая | 83,4 | 7,4 | 5,3 | 0,2 | 3,8 | 0 |
| Ворошилова - Промысловая | 94,8 | 2,4 | 0,5 | 0 | 2,3 | 0 |
| Ленина - Промысловая | 87 | 4 | 0,7 | 0 | 8,3 | 0 |
| Юдина - Королева | 75 | 9,2 | 10,8 | 0 | 5,1 | 0 |
| Юдина - Ворошилова | 79,7 | 7,8 | 6,3 | 0,1 | 5,8 | 0,3 |
| Среднее значение | 89,4 | 4,3 | 2,3 | 0,1 | 3,9 | 0,1 |

Выводы по разделу 1.7:

1. Как и ожидалось, основой транспортного потока является легковой транспорт, принадлежащий предприятиям и жителям города;

2. Количество легких грузовых автомобилей примерно в два раза превышает количество грузовых автомобилей средней грузоподъемности. В транспортном потоке города доля грузовых автомобилей большой грузоподъемности незначительна (около 0,1%);

3. Основным средством перемещения пассажиров на общественном транспорте являются маршрутные автобусы малой вместимости, доля больших автобусов в транспортном потоке невелика (около 0,1%).

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

Согласно постановлению Правительства РФ №1379 от 16.11.18 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета» к основным параметрам дорожного движения относятся:

а) параметры, характеризующие дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, среднее количество транспортных средств в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения), пропускная способность дороги).

Интенсивность дорожного движения определяется количеством транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно) (см. п.1.9.1).

Состав транспортных средств определяется количеством транспортных средств каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку дороги (см. п.1.8).

Средняя скорость движения транспортных средств определяется величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения транспортных средств, проследовавших в одном направлении по участку дороги.

Был проведен анализ средней скорости автомобилей для улично-дорожной сети города Апшеронска на основе данных сервиса Яндекс-Пробки. В частности, был задействован инструмент сервиса Яндекс-Пробки, который позволяет предсказывать загруженность дорог в определенный день года на основе уже собранной сервисом статистики. Для анализа были выбраны вторник, четверг и суббота. Собранные данные представлены на листах КСОДД.АГП.2021.01.01.12-14Гр графической части КСОДД. Исследования проводились с 6:00 до 21:00.

К участкам УДС с минимальной скоростью движения можно отнести:

- круговое пересечение улиц Коммунистической, Исполкомовской, Пролетарской;
- примыкание улицы Партизанской к ул. Коммунистической;
- отрезок улицы Ворошилова от ул. Коммунистической до ул. Кооперативной (на пересечении с ул. Кооперативной – светофорный объект);
- пересечение улицы Ворошилова и ул. Спорта (светофорный объект);
- пересечение улиц Ворошилова и Промысловой (светофорный объект);
- ул. Кооперативная на всем протяжении;
- пересечение ул. Ворошилова и Юдина (светофорный объект).

Плотность движения определяется величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения. Так, с уменьшением средней скорости при неизменной интенсивности, плотность движения увеличивается. Значит, максимальная плотность движения будет в местах с минимальной скоростью, и, соответственно, данные плотности движения будут обратно пропорциональны данным скорости ТС на УДС. Т.е. минимальная скорость транспортного потока будет соответствовать максимальной его плотности.

Пропускная способность дороги определяется максимальным значением интенсивности движения транспортных средств в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги определяется по утвержденному проекту организации дорожного движения.

Результаты расчета пропускной способности ключевых магистралей города Апшеронска представлены в Приложении 2. Расчет проводился согласно ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог».

Расчет проводился для следующих улиц:

- Коммунистическая;
- Партизанская;
- Королева;
- Пролетарская;
- Советская;
- Спорта;
- Кооперативная;
- Юдина;
- Исполкомовская;
- Промысловая.

А также для улиц Ленина и Ворошилова (см. рис. 3.1, 3.2).

Сводные результаты расчета пропускной способности и уровня удобства движения представлены в таблице 1.21.

Стоит отметить, что улицы Пролетарская и Партизанская относятся к ведению Минтранса Краснодарского края, однако являются неотъемлемой частью УДС города и требуют исследования наравне с улицами муниципального подчинения.

Таблица 1.21. Анализ фактической пропускной способности и уровень загрузки улиц движением Z.

| Улица | Р факт | | Z | |
|------------------|--------|-----|------|------|
| | min | max | min | max |
| Коммунистическая | 313 | 570 | 0,1 | 0,72 |
| Партизанская | 510 | 915 | 0,51 | 0,9 |
| Королева | 710 | 915 | 0,25 | 0,65 |
| Пролетарская | 320 | 520 | 0,5 | 0,9 |
| Советская | 450 | 520 | 0,15 | 0,55 |
| Спорта | 325 | 600 | 0,49 | 0,85 |
| Кооперативная | 390 | 600 | 0,5 | 0,76 |
| Юдина | 550 | 630 | 0,25 | 0,85 |
| Исполкомовская | 375 | 560 | 0,2 | 0,9 |
| Ворошилова | 354 | 650 | 0,48 | 0,85 |
| Ленина | 450 | 910 | 0,15 | 0,87 |
| Промысловая | 262 | 595 | 0,1 | 0,87 |

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

- средней задержкой транспортных средств в движении на участке дороги. Оценка задержек транспорта на ключевых перекрестках города представлена в Приложении 1 отдельно по улицам с твердым и нетвердым покрытиями. Исследование проводилось по методу плавающего автомобиля.

Существенная средняя задержка транспорта выявлена на улицах с твердым покрытием: ул.Ворошилова, Ленина, Подлесная, Пролетарская, на дорогах с нетвердым покрытием: на пер. Ворошилова, ул.Калинина, Свердлова, Щорса.

Результат моделирования задержек транспорта с использованием существующих интенсивностей выявил существенные задержки только на пересечениях улиц Спорта – Партизанская (задержка по ул. Партизанской составляет 43,9 с) и Спорта – Пролетарская (задержка по ул. Пролетарской составляет 47,4 с).

- уровнем обслуживания дорожного движения, представляющим собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения. Уровень Z обслуживания для магистральных улиц Ворошилова, Коммунистической, Партизанской, Королева, Пролетарской, Советской, Спорта, Кооперативной, Юдина, Исполкомовской, Промысловой приведены в Приложении 2. Уровень обслуживания Z по улицам с твердым и нетвердым покрытием представлены в Приложении 1. Так, анализируя данные, полученные по методу плавающего автомобиля, выявлено, что для 16 обследованных дорог с твердым покрытием Z не превышает уровня F для 6 улиц, не превышает уровня E для 5 улиц, не превышает уровня D для 4 улиц, и не превышает уровня C для одной улицы.

Выводы по разделу 1.8:

1. Снижение скорости и повышение плотности транспортного потока на УДС Апшеронска можно связать со светофорными объектами и кольцевым пересечением улиц Коммунистической и Исполкомовской.

2. Расчет пропускной способности и уровня загрузки улиц движением Z показал, что на исследуемых улицах максимальная фактическая пропускная способность составляет менее трети от теоретически возможной (при условии движения по одной полосе в каждую сторону – 1800 авт./час), а минимальные значения в шесть раз меньше теоретически возможной. При этом, Z на некоторых участках исследуемых улиц превышает значение 0,8. Основными причинами подобного являются пересечения с улицами с достаточно высокой интенсивностью транспортного потока, недостаточная ширина проезжей части и расположенные близко к проезжей части препятствия.

3. Рассчитанные значительные задержки на пересечении ул. Спорта с Партизанской и Пролетарской хорошо коррелируют с данными, полученными от сервиса Яндекс-Пробки. На данные пересечения необходимо обратить пристальное внимание при разработке мероприятий по повышению пропускной способности УДС города.

1. Анализируя полученные данные, можно сделать вывод, что основными причинами снижения пропускной способности улиц города являются их сложные геометрические параметры, наличие кривых в плане и профиле. Также, отдельно стоит отметить боковые препятствия по сторонам улиц, к которым стоит отнести остановочные павильоны, не оборудованные заездными карманами. Остановившиеся на проезжей части автобусы будут серьезно уменьшать пропускную способность. Т.о., по результатам анализа можно предложить вести в городе планомерную работу по оборудованию остановочных площадок заездными карманами.

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

Город имеет развитые внегородские пассажирские транспортные связи. Пассажирские транспортные связи осуществляются пригородными, междугородными маршрутами.

В городе Апшеронске действуют междугородные маршруты, которые связывают город со следующими населенными пунктами: Анапой, Краснодаром, Хадыженском, Белореченском, Тверской, Нефтегорском, Черниговской, Зозулиным, Кубанской, Армавиром, Майкопом, Лесогорской, Гуамкой, Нижегородской.

Отправление внегородских автобусов производится от автовокзала, расположенного по адресу г. Апшеронск, ул. Ворошилова, 2, что неподалеку от городского рынка.

От автовокзала отправляются все междугородные (включая проходящие), ряд пригородных и городских маршрутов.

В настоящее время в городе Апшеронске внутригородские пассажирские перевозки осуществляются автобусами, микроавтобусами, легковыми такси и личным легковым транспортом. В Приложении 4 и на листе графической части КСОДД.АГП.2021.01.01.15Гр представлена информация по маршрутам пассажирских перевозок по территории города Апшеронска. В настоящее время действуют 10 маршрутов, которые обслуживаются пассажирским транспортом типа М2 и М3. Основными фирмами перевозчиками являются ИП Дженас С.Л., ИП Лозовой В.Б., Общая протяженность автобусных маршрутов составляет 109,4 км.

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

Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий проводился на основе данных официальной статистики аварийности в городе Апшеронске за 5 лет (рис.1.2 -1.6). Топографический анализ ДТП представлен на листах КСОДД.АГП.2021.01.01.10-11Гр графической части отчета. На листах представлены данные по учетным и неучетным ДТП в городе Апшеронске.

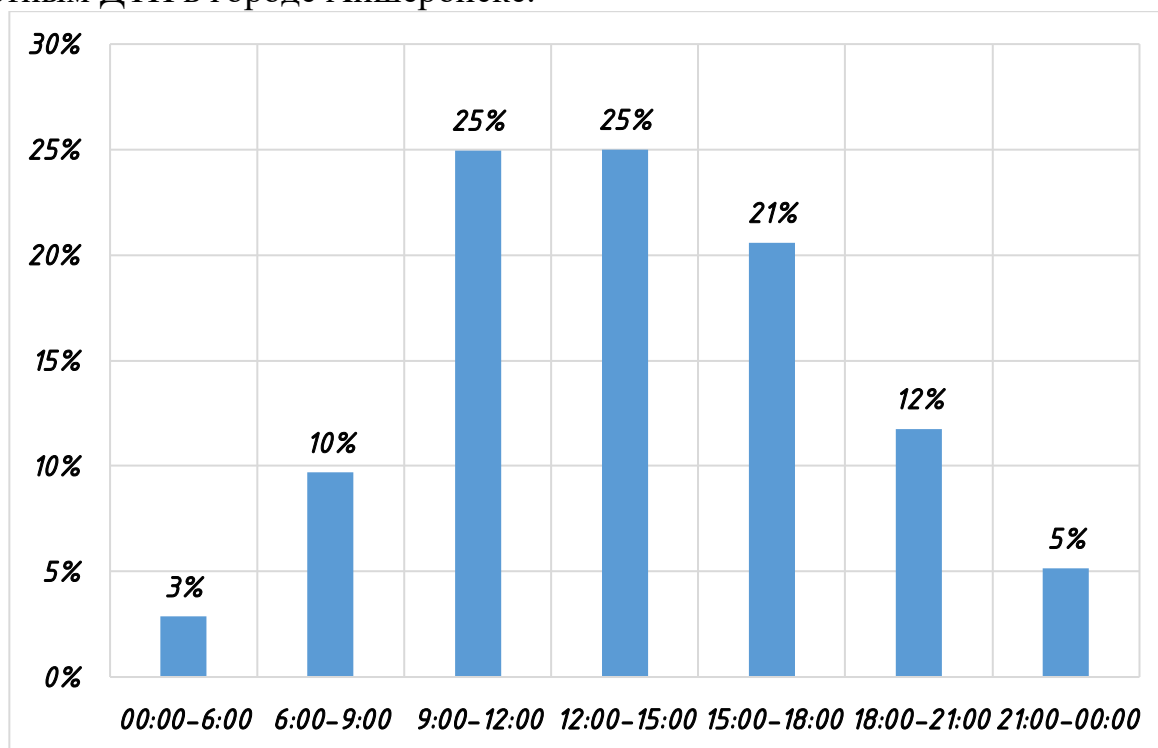


Рисунок 1.2. - Распределение ДТП по времени совершения

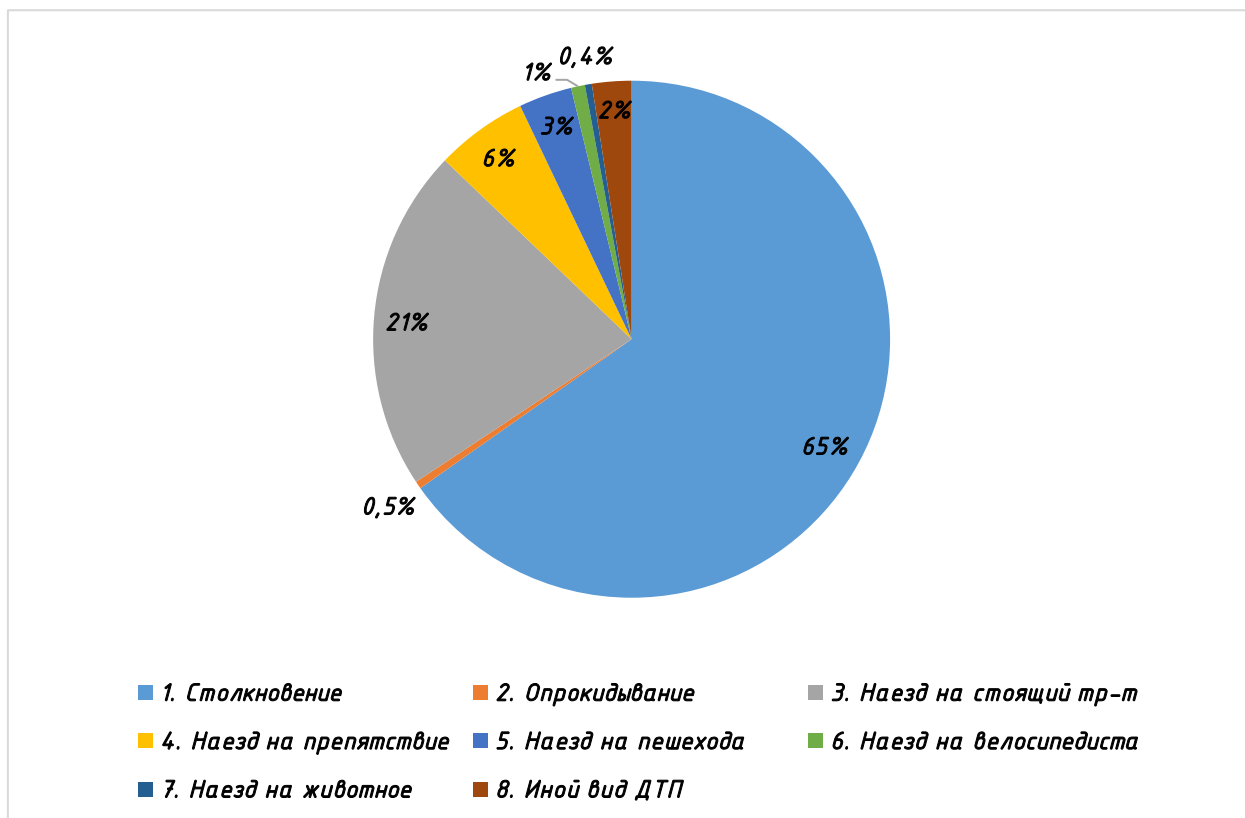


Рисунок 1.3. - Распределение ДТП по видам

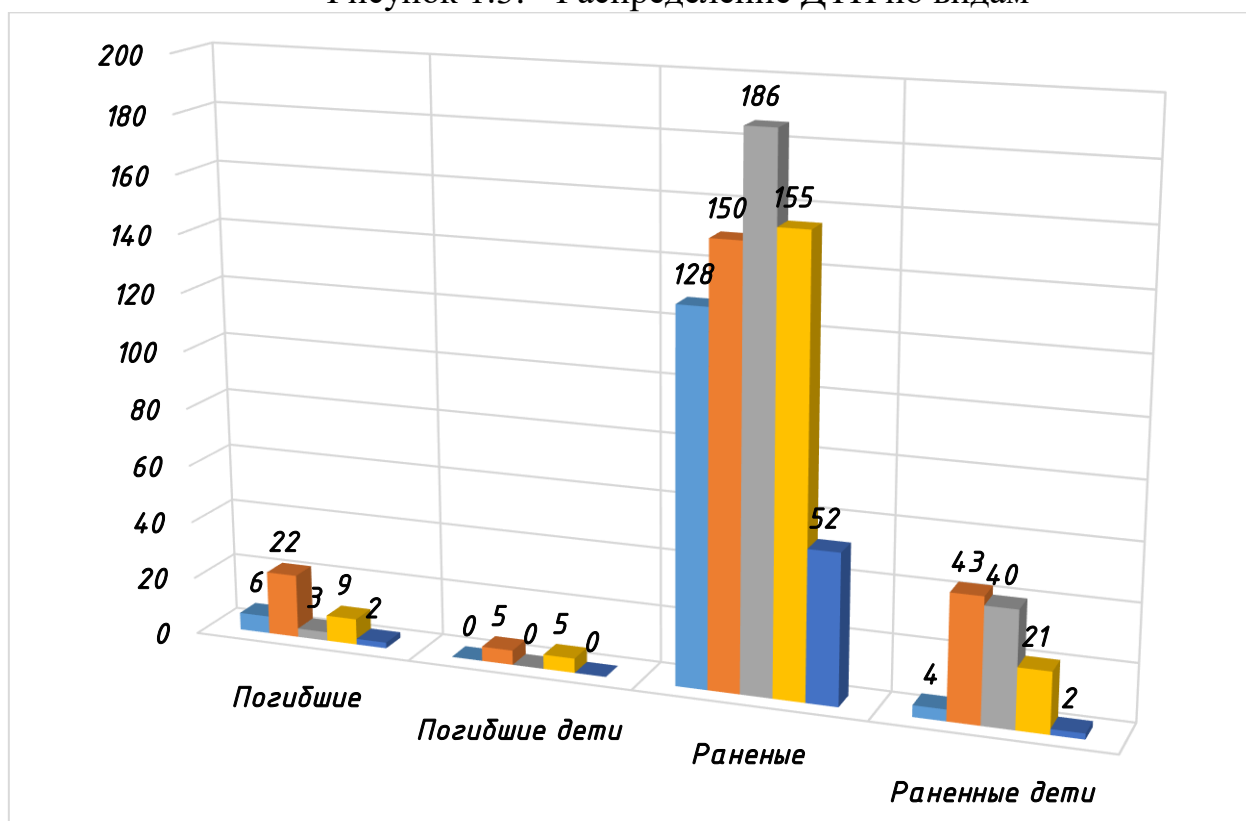


Рисунок 1.4. - Распределение ДТП по пострадавшим

Таблица 1.22. Распределение ДТП по пострадавшим

| Годы | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------|------|------|------|------|------|
| Погибшие | 6 | 22 | 3 | 9 | 2 |
| Погибшие дети | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 |
| Раненые | 128 | 150 | 186 | 155 | 52 |
| Раненные дети | 4 | 43 | 40 | 21 | 2 |
| Всего ДТП | 570 | 487 | 492 | 390 | 373 |

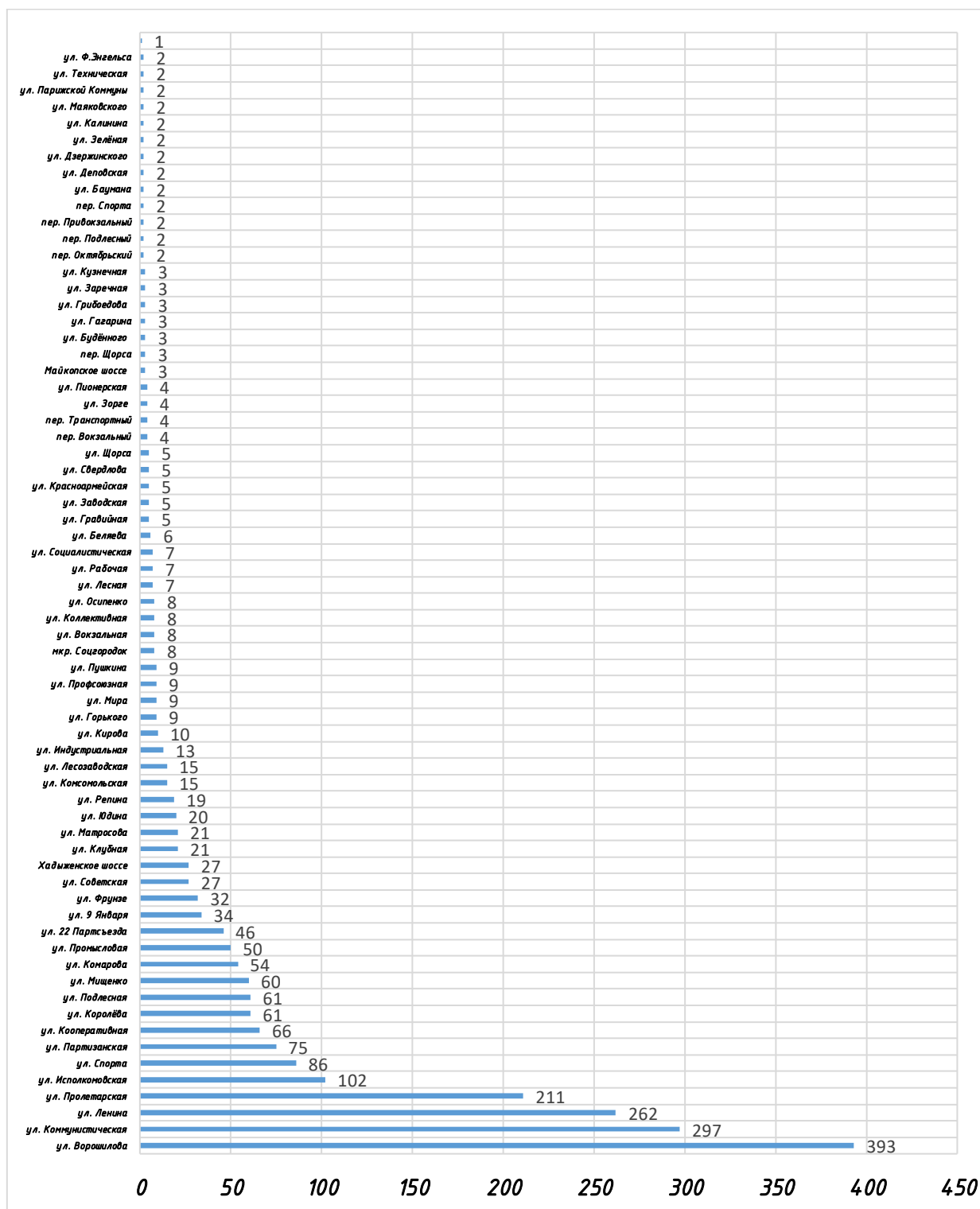


Рисунок 1.5. - Распределение ДТП по улицам города

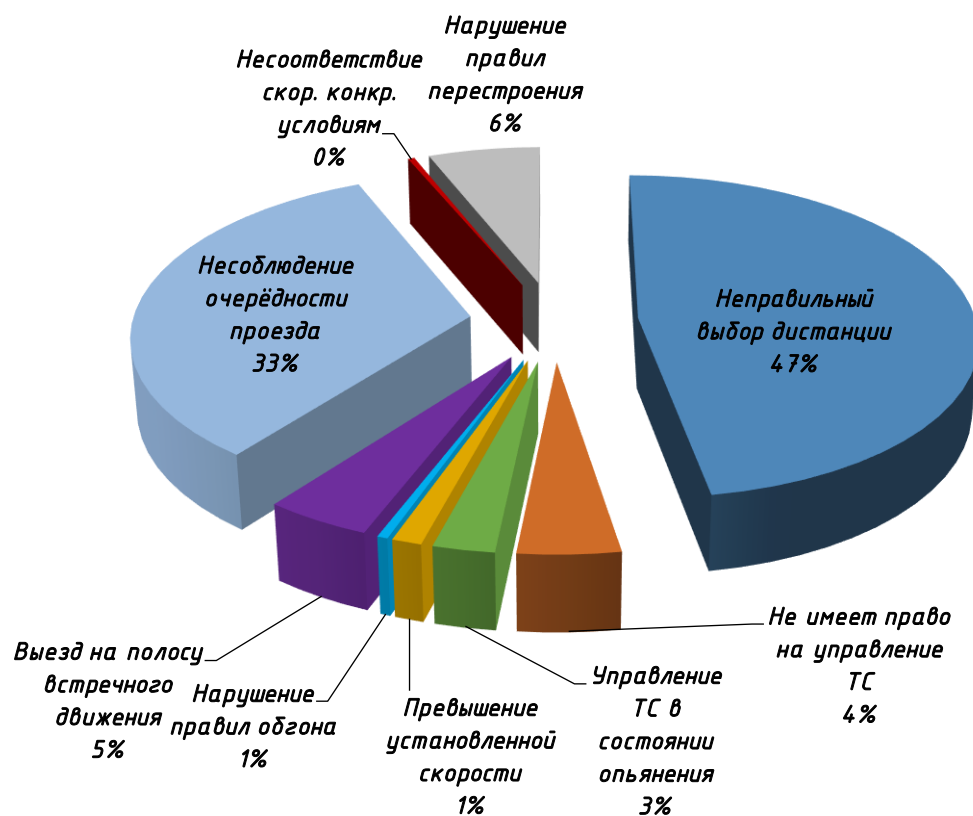


Рисунок 1.6. - Распределение ДТП по причинам

Выводы по разделу:

1. Анализируя данные в таблице 1.22, можно сделать вывод, что с 2019 по 2020 годы произошло снижение числа ДТП с 492 до 390. Однако, стоит заметить, что на 2020 год приходятся ограничительные меры связанные с антиковидными ограничениями, поэтому это снижение сложно связать с мерами по снижению ДТП.

За неполный 2021 год произошло 373 ДТП, что позволяет говорить о возможном превышении числа ДТП (по октябрь включительно) за 2021 год числа ДТП произошедших в 2020.

С 2019 года число раненых в ДТП снизилось со 186 до 52 в 2021, вероятно, число раненых в 2021 году не превысит значений 2020 года.

Число погибших сильно колеблется год от года с 22 в 2018 году до 3 в 2020 году, однако замечен тренд на снижение тяжести ДТП с 2019 по 2021 годы.

Наблюдается высокий детский травматизм при совершении ДТП, в 2018 пострадали 43 ребенка. За последние три года число пострадавших детей в ДТП существенно снизилось с 43 в 2018 до 2 в 2021г.

Наиболее аварийным временем суток является период с 12:00 до 15:00. Возможно, большое число ДТП в это время можно связать с повышением деловой активности на территории города. Столкновения автомобилей и наезды на стоящий транспорт в сумме составляют 86% общего числа ДТП. Основными причинами ДТП являются несоблюдение очередности проезда и неправильный выбор дистанции.

2. Согласно топографическому анализу (см. графическую часть отчета) ДТП большая часть ДТП происходит на улицах Ворошилова, Коммунистическая, Ленина, Пролетарская, Исполкомовская, Спорта, Партизанская, Кооперативная и др. Именно на совершенствование ОДД на этих улицах должны быть направлены основные усилия.

1.11. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Финансирование мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета Апшеронского городского поселения Апшеронского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 265335,7 тыс. руб., в том числе по годам:

- 2017 год – 43115,7 тыс. рублей;
- 2018 год – 69580,0 тыс. рублей;
- 2019 год – 16900,0 тыс. рублей;
- 2020 год – 14470,0 тыс. рублей;
- 2021-2030 годы – 121270,0 тыс. рублей.

При этом финансирование на дорожную инфраструктуру по годам составило:

2017 год:

Всего 27670 тыс. рублей, из них 12132,6 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 15537,4 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

2018 год:

Всего 68888,7 тыс. рублей, из них 45049 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 23839,2 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

2019 год:

Всего 43792,3 тыс. рублей, из них 21522,5 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 22269,8 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

2021 год

Всего 59420,9 тыс. рублей, из них 24537,4 тыс. рублей из бюджета Краснодарского края, 34883,5 тыс. рублей из бюджета г. Апшеронска.

Согласно приказа №702 от 26.11.19 Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края «об утверждении перечня муниципальных образований Краснодарского края, соответствующих критерию отбора муниципальных образований Краснодарского края для предоставления в 2020 – 2022 годах субсидий местным бюджетам на софинансирование расходных обязательств муниципальных образований Краснодарского края на капитальный ремонт и ремонт асфальтобетонных автомобильных дорог общего пользования местного значения в рамках подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» государственной программы Краснодарского края

«Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края» рекомендуемый объем субсидий из средств краевого бюджета по годам составит:

2020 год – 22114,8 тыс. рублей;

2021 год – 21790,1 тыс. рублей;

2022 год – 21933,2 тыс. рублей.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе муниципальных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Выводы по разделу:

1. Согласно принятым документам финансирование дорожной отрасли Апшеронска, а следовательно, и мероприятий по ОДД, начиная с 2018 года уменьшается. Основной объем выделяемых средств направлен на поддержание существующей транспортной инфраструктуры в рабочем состоянии. При этом, капитальный ремонт одного километра дороги или улицы может составлять до 18-25 млн. рублей. Значит выделяющихся средств не будет достаточно для значительного прироста протяженности новых дорог и капитального ремонта изношенного дорожного покрытия.