**ПРОЕКТ**

ПРОГРАММЫ

комплексного развития транспортной инфраструктуры

Тбилисского сельского поселения

на период 14 лет (до 2030 года)

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г.,

2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2030 г.

ПРОЕКТ

ПРОГРАММы

комплексного развития транспортной инфраструктуры

Тбилисскогосельского поселения

на период 14 лет (до 2030 года)

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г.,

2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2030 г.

Индивидуальный предприниматель Т.В. Родина

Содержание

[ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ 5](#_Toc491441056)

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc491441057)

[ВВЕДЕНИЕ 7](#_Toc491441058)

[I. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8](#_Toc491441059)

[*1.1* *АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ* 9](#_Toc491441060)

[*1.2* *ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ* 12](#_Toc491441061)

[*1.3* *СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА* 14](#_Toc491441062)

[*1.4* *ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 18](#_Toc491441063)

[*1.5* *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ, ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ* 19](#_Toc491441064)

[*1.5.1* *ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА* 19](#_Toc491441065)

[*1.5.2* *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ТБИЛИССКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ* 20](#_Toc491441066)

[*1.5.3* *СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ* 22](#_Toc491441067)

[*1.5.4* *ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ* 22](#_Toc491441068)

[*1.5.5* *ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ* 22](#_Toc491441069)

[*1.5.6* *ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ* 23](#_Toc491441070)

[*1.6* *АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ* 25](#_Toc491441071)

[*1.7* *ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА.* 32](#_Toc491441072)

[*1.8* *ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)* 40](#_Toc491441073)

[*1.9* *ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОЦЕНКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ* 43](#_Toc491441074)

[*1.10* *ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ* 44](#_Toc491441075)

[*1.11* *ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 45](#_Toc491441076)

[*1.11.1* *АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ* 45](#_Toc491441077)

[*1.11.2* *ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ* 50](#_Toc491441078)

[*1.11.3* *ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА* 50](#_Toc491441079)

[*1.12* *ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ* 51](#_Toc491441080)

[*1.13* *ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 52](#_Toc491441081)

[II. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА 53](#_Toc491441082)

[*2.1* *ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ* 53](#_Toc491441083)

[*2.2* *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 53](#_Toc491441084)

[*2.2.1* *ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ* 54](#_Toc491441085)

[*2.2.2* *ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ* 54](#_Toc491441086)

[*2.3* *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ* 54](#_Toc491441087)

[*2.4* *ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ* 62](#_Toc491441088)

[*2.5* *ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ* 62](#_Toc491441089)

[*2.6* *ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.* 65](#_Toc491441090)

[III. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ 65](#_Toc491441091)

[IV. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 68](#_Toc491441092)

[V. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 70](#_Toc491441093)

[*5.1* *МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ* 70](#_Toc491441094)

[*5.2* *МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГЕТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ* 72](#_Toc491441095)

[*5.3* *МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 74](#_Toc491441096)

[VI. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 74](#_Toc491441097)

[VII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ 75](#_Toc491441098)

[*7.1* *ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ* 75](#_Toc491441099)

[*7.2* *ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ* 78](#_Toc491441100)

[VIII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ 87](#_Toc491441101)

[IX. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ 89](#_Toc491441102)

[ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ 91](#_Toc491441103)

[ЛИТЕРАТУРА 92](#_Toc491441104)

### ПРОГРАММНЫЙДОКУМЕНТ

Программа комплексного развития(далее ПКР)транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисскогорайонанапериод14лет(до2030года)свыделением1-ойочередистроительства–5 лет с 2017 г. до 2021 г., 2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2030 г.- разработана в соответствии с основными направлениями развития сельского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утверждённым решением Совета Тбилисского сельского поселения Тбилисского района №178 от 27.08.2010г.(далее также- Генеральный план).

### ПАСПОРТПРОГРАММЫ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения Тбилисского района Краснодарского края на период 14 лет (до 2030 года) с выделением  1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г.,  2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2030 г. | | |
| Наименование, номер и дата принятия решения о разработке программы | * Постановление Правительства Российской Федерации от 25декабря 2015г. №1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, сельских округов” * Градостроительный кодекс Российской Федерации. * «Сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2030года» Минрегионразвития России, апрель 2012г. | | |
| Муниципальный  заказчик программы | Администрация Тбилисского сельского поселения Тбилисского района Краснодарского края | | |
| Разработчик программы,  адрес местонахождения | **Индивидуальный предприниматель РодинаТ.В.**  Юридический адрес:352360,Краснодарскийкрай  Тбилисский район, ст.Тбилисская, ул.Набережная,36а  тел.8(918)2889267  E-mail: absolute-proekt2013@yandex.ru  ta-rodina2013@ yandex.ru | | |
| Цели и задачи программы | * безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории поселения, городского округа; * доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования городского округа; * развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов; * развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах; * условия для управления транспортным спросом; * создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; * создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; * условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; * эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. | | |
| Важнейшие целевые показатели | Целевыепоказатели(индикаторы)развитиятранспортнойинфраструктурывключают:  -технико-экономические,  -финансовые,  -социально-экономические,  -показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | | |
| Сроки реализации программы | Сроки реализации программы 2017-2030гг.  Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования:  Первыйэтап-2017-2021гг.  Второйэтап-2022-2030гг. | | |
| Укрупненное  Описание  Запланированных  мероприятий | -строительство и реконструкция автомобильных дорог -обеспечение доступного транспортного обслуживания населения;  -обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения;  -строительство тротуаров и пешеходных пространств;  -строительство велодорожек;  -обучение в детских образовательных учреждениях ПДД и правилам безопасности и корректного поведения на дороге. | | |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования | | |
| Год | В ценах  2014г.(тыс.руб.) | Сучетоминфляциивценах2030г(тыс.руб.) |
| 2017 | 6515,11 | 13722,88 |
| 2018 | 28889,31 | 60850,01 |
| 2019 | 35596,24 | 74976,92 |
| 2020 | 104331,94 | 219756,01 |
| 2021 | 354210,78 | 746079,75 |
| 2022-2023 | 425494,77 | 896226,35 |
| 2024-2026 | 1436924,76 | 3026617,29 |
| 2027-2029 | 2166637,14 | 4563621,98 |
| **ИТОГО** | **4558600,05** | **9601851,19** |
| Источники финансирования Программы: | Источниками финансирования Программы являются:  -бюджетные средства (местного, регионального, федерального бюджетов), в рамках целевых и ведомственных программ;  -заемные средства,  -внебюджетные средства (средства частных инвесторов, в том числе по договору концессии). | | |

### ВВЕДЕНИЕ

Транспортная инфраструктура — это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека.

Транспорт — одна из важнейших составных частей экономики государства. Темпы социально-экономического развития страны определяют необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры. Сегодня инфраструктурные проблемы существуют для всех видов транспорта, при этом нерешенность проблемы для одного вида транспорта создает дополнительные трудности для других.

Транспортная инфраструктура оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Необходимость удовлетворения растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки требует проведения модернизации инфраструктуры, и создает задел для дальнейшего развития.

Важное значение транспортная инфраструктура имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

В настоящее время на территории страны имеются все современные виды транспорта, размещение и структура транспортных коммуникаций отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям, но также нуждаются в существенном совершенствовании.

### ХАРАКТЕРИСТИКАСУЩЕСТВУЮЩЕГОСОСТОЯНИЯТРАНСПОРТНОЙИНФРАСТРУКТУРЫ

Сферойреализации«Программыкомплексногоразвитиятранспортнойинфраструктуры»являетсяобеспечениеразвитияиустойчивогофункционированиятранспортнойсистемы.

Транспортный комплекс Тбилисского СП представлен двумя видами транспорта–автомобильным и железнодорожным.

Население СП используетиндивидуальныетранспортныесредства-легковыеигрузовыеавтомобили.Предприятияпоселенияобеспеченыгрузовымавтотранспортом.

Территорию Тбилисского сельского поселения в его южной части с запада на восток пересекает дорога регионального или межмуниципального значения «г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-002, протяженность в границах Тбилисского района–21,97 км, протяженность в границах поселения 21,97 км. (в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 20.01.2017 N 46).

Этот участок дороги обеспечивает транзит грузов по территории поселения и выход к краевому центру городу Краснодар, а также является для поселения выходом на автомобильные дороги федерального значения «М-4 «Дон»и «Р-217 «Кавказ», что является благоприятным фактором для развития промышленного сектора, сферы транспортных услуг и торговли.

В юго-восточной части поселения проходит дорога регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - г. Кропоткин». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-039, протяженность в границах Тбилисского района–15,833 км, протяженность в границах поселения 15,833 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

В южной части поселения проходит дорога «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-044, протяженность в границах Тбилисского района–22,08 км, протяженность в границах поселения 2,91 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

В центральной части поселения проходит дорога «ст-ца Тбилисская - ст-ца Нововладимировская». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП МЗ 03Н-478, протяженность в границах Тбилисского района–28,765 км, протяженность в границах поселения 17,0 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

В южной части поселения проходит дорога регионального или межмуниципального значения «х. Северин - х. Песчаный - х. Веревкин». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП МЗ 03Н-479, протяженность в границах Тбилисского района–25,180 км, протяженность в границах поселения 1,2 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

В северо-западной части поселения проходит дорога регионального или межмуниципального значения «п. Октябрьский - п. Мирный». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-480, протяженность в границах Тбилисского района–17,789 км, протяженность в границах поселения 17,789км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

В южной части поселения проходит железнодорожная магистраль «Краснодар - Кавказская». На представленной железнодорожной магистрали в станице Тбилисская находится железнодорожная станция Гречишкино.

### *АНАЛИЗПОЛОЖЕНИЯПОСЕЛЕНИЯ*

* Тбилисское сельское поселение расположено в центральной части Тбилисского района и занимает территорию общей площадью 34446,66 га. Поселение включает в себя 8 населенных пунктов: станица [Тбилисская](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0)), посёлок [Восточный](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D1%8B%D0%B9_(%D0%A2%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)), посёлок [Горский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_(%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9)), посёлок [Мирный](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_(%D0%A2%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)), посёлок [Октябрьский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_(%D0%A2%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)), посёлок [Первомайский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B2%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_(%D0%A2%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)), хутор [Северин](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BD_(%D1%85%D1%83%D1%82%D0%BE%D1%80)), посёлок[Терновый](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9_(%D0%A2%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)).

Тбилисское сельское поселение граничит:

- на севере - с Выселковским районом, Нововладимировским и Ловлинским сельскими поселениями;

- на востоке - с Кавказским районом;

- на юге - с Ванновским и Марьинским сельскими поселениями;

- на западе- с Усть-Лабинским районом;

Административный центр сельского поселения – станица Тбилисская. Станица Тбилисская расположена на расстоянии 110 км от краевого центра г. Краснодара, в 31 км от промышленного центра - г. Кропоткин, от основных портов края на расстояние: порт г. Ейск – 280 км, порт г. Новороссийск – 260 км, порт г. Темрюк – 276 км.

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения крестьянско-фермерских хозяйств, фонда перераспределения, жилой и производственной застройкой.

*Таблица 1****.***

*Расстояние до крупных населенных пунктов и объектов транспортной инфраструктуры*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Удаленность | Название | Расстояние (км) |
| 2 | от центра субъекта федерации | город Краснодар | 110,0 |
| 3 | от автомагистрали (краевого, федерального значения) | Р-217 «Кавказ» | 28,6 |
| 4 | от автомагистрали (краевого, федерального значения) | М-4 «Дон» | 100,0 |
| 5 | от аэропорта | аэропорт Краснодар | 103,0 |
| 6 | от морского порта | морской порт Новороссийск | 270,0 |

*Таблица2****.***

*Баланс территории.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование | Ед. измерения | современное состояние |
| Общая площадь земель в установленных границах, в т.ч: | | га. | 34446,66 |
| 1 | жилой зоны | га. | 1257,8 |
| 2 | общественно-деловой зоны | 56,6 |
| 3 | зона производственной, инженерной и транспортной инфраструктуры | 703,4 |
| 4 | сельскохозяйственного назначения | 2401,2 |
| 5 | рекреационные зоны | 442,2 |

*Диаграмма 1.*

### *ПРОГНОЗПЕРСПЕКТИВНОЙЧИСЛЕННОСТИНАСЕЛЕНИЯ*

В Тбилисском сельском поселении на протяжении последних 10 лет наблюдается снижение численности населения, среднегодовая убыль населения составила 180 человека в год, что объясняется превышением уровня смертности над уровнем рождаемости, а также низким миграционным приростом, который не перекрывал естественную убыль населения.

На перспективу развития, учитывая программы предпринимаемые Правительством РФ, в сферах здравоохранения, образования, жилищной политики, выдача материнского капитала, предоставление субсидий на развитие сельского хозяйства- предполагается увеличение численности населения и его рост, согласно Генерального плана поселения:

*Таблица 3.*

*Численность населения, существующая и на перспективу развития.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование населенного пункта** | **2008г. (чел.)** | **Существующее положение 2017г. (чел.)** | **На расчетный срок, 2030г. (чел.)** |
| 1 | ст. Тбилисская | 26770 | 24953 | 33470 |
| 2 | x. Северин | 1950 | 1932 | 2350 |
| 3 | пос. Октябрьский | 1370 | 1562 | 1500 |
| 4 | пос. Первомайский | 300 | 379 | 500 |
| 5 | пос. Восточный | 250 | 312 | 300 |
| 6 | пос. Терновый | 150 | 193 | 200 |
| 7 | пос. Мирный | 100 | 124 | 150 |
| 8 | пос. Горский | 40 | 68 | 50 |
| 9 | ВСЕГО | 30930 | 29523 | 38520 |

*Таблица 4****.***

*Численность постоянного населения с разбивкой по возрастным группам.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Фактическая 2017 год** | **Расчетный срок (2030 год)** |
| **ВСЕГО** | **29524** | **38520** |
| Дошкольники | 2540 | 3761 |
| Школьники | 2907 | 4301 |
| Трудоспособное с 18 лет | 18401 | 21686 |
| Старше трудоспособного возраста | 5676 | 8772 |

*Диаграмма 2.*

### *СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯИГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯХАРАКТЕРИСТИКАПОСЕЛЕНИЯ,ОЦЕНКАТРАНСПОРТНОГОСПРОСА*

Основу экономического потенциала муниципального образования Тбилисский район составляют агропромышленный комплекс, на его долю приходится 85 % валового муниципального продукта, он же определяет занятость населения и уровень его благосостояния. В меньшей степени экономику муниципального образования Тбилисский район составляют розничная торговля, транспорт, строительный комплекс.

В последние годы в экономике района наблюдаются сравнительно устойчивые темпы развития. Положительна динамика промышленного производства, развивается потребительский рынок, малое предпринимательство, улучшаются показатели, характеризующие доходы населения. Возрастает уровень многих показателей на душу населения, что

Одним из основных направлений деятельности администрации района, ориентированной на получение дополнительных доходов, создание новых рабочих мест, решение социальных задач, является деятельность по развитию инвестпроводящей сети и активизации инвестиционного развития муниципалитета. Тбилисский район уже сегодня имеет достаточно много факторов, позволяющих отнести его к инвестиционно- привлекательному региону: благоприятные природные условия, развитая транспортная инфраструктура, близость к основным рынкам сбыта, наличие нормативно-законодательной базы.

По территории района, кроме р.Кубань протекает 10 рек которые используются в основном для рыбохозяйственной деятельности. Воды реки Кубань для рыбохозяйственной деятельности в настоящее время не используются.

На территории района залегают такие полезные ископаемые, как строительный песок и глина. В муниципальном образовании разведано 9 месторождений кирпичных глин, в том числе 3 государственного резерва, 1 месторождение песчано-гравийной смеси (государственный резерв) и 8 месторождений строительного песка.

Работающее население в Тбилисском сельском поселении работает на предприятиях сферы обслуживания, агропромышленного комплекса, производственных предприятий учреждениях образования, здравоохранения, культуры.

Основным производителем сельскохозяйственной продукции является ЗАО имени Т.Г.Шевченко, расположенное на территории х. Шевченко. Данное предприятие вошло в список трехсот наиболее крупных и эффективных сельхозпредприятий России.

Основными предприятиями, связанными с переработкой сельскохозяйственной продукции являются:

[ООО «Гречишкинская Зерновая Компания»](http://www.yandex.ru/clck/jsredir?from=www.yandex.ru%3Bsearch%2F%3Bweb%3B%3B&text=&etext=1520.Pz3x4FCV4H5ZcHQq8AasQSiUsbAOWwRfbpCn3ir0sCuFpUoj0U90AZE7d3bQa3IDyvF_sAIYjlUw0E0YvovzJWpeqVT4dnLfDMsy2geKz8rElunI4AoxP_0ROmJKh1Qz.93300737bbb7f1925a3c70016778d1774bfc2acc&uuid=&state=PEtFfuTeVD5kpHnK9lio9bb4iM1VPfe4W5x0C0-qwflIRTTifi6VAA,,&&cst=AiuY0DBWFJ4EhnbxqmjDhecTbt-Aicsk90htwX26P-RjjrRiDf6cyRdoea25WKs3kmgi6sch87hc9RfeySvjBjLcaNXnQyaX3cDTsCz3YRY-w8MCHF0H_lX3XAnlRzYJLvICq39zA08yHugW7rSo54Z9edDFB-scXm_3GA7rsiQTqzvscapIvAPAr8h0Plml5DNYg9C5lVZBW3XMuKQMKHrC0dO4E69BQfv5km1a2ns_-hOLillpWw,,&data=UlNrNmk5WktYejR0eWJFYk1Ldmtxbmw3N0UtaFRCSC1xbTZhSzItYnFyNDlxMHM2SVNBVHkzQ1VORGx3VGsxMms1akNNME14RWtpTVdwOFdmZnEtUmtKcEpUZUV2ZUhUNFRRSjV6MGg4elh4b2xTYTNST290Zyws&sign=681f1b3c47ed6fa156ac29636c62702d&keyno=0&b64e=2&ref=orjY4mGPRjlSKyJlbRuxUg7kv3-HD3rXiavFwWJoh0XdT-Kz3NAa17aa7w3WqT9O04YSlKK_WBpYEA779JaNC9rzBv4PjTMbUx2ydXnzkE9Gh7cR8eUSyuIrBdFfDPKLMqmpXA2geHFmz0Vucy7vB7RIU3puvwIFyIIpIR3sCzQkqeqs-FANI82kmLFhTHEWSydHmJMiBYARoHKve7sakYwq2GmymXgFPYd67Xam7FNDd91-0ycF1QXqirED8oYUoD-ba3QVwpk6ck48UFs8qbEhp9dN3m5XQnhx0lt3VuuD4A5PkD_G-0T0OpHsqaUgTBwuro6FlDhFOyPRZATEyfZDXEKq1bQgVxaxWH1nhhw,&l10n=ru&cts=1503312387385&mc=4.943867954255633)— элеватор, основными направлениями деятельности предприятия являются: хранение, очистка и сушка зерновых и масличных культур. Элеватор вмещает до 110 тысяч тонн зерна. Сюда поступает на хранение зерно от фермеров, крупных сельскохозяйственных предприятий Тбилисского и соседних регионов.

ЗАО «Тбилисский маслосырзавод»работает с 1954 года, когда она начал производить молочную продукцию для местной больницы и предприятий общепита. В постсоветское время был введены в эксплуатацию несколько новых цехов: маслоцех, сыродельный, цельномолочный, сырохранилище на 250 тонн продукции. После введения санкций на импортные продукты на предприятии начали производить сыры с плесенью — аналоги рокфора и камамбера.

ЗАО «Тбилисский сахарный завод» с 2000 года завод входит в группу компаний «Сюкден». В 2002—2005 годах на заводе проведена модернизации, в результате мощности завода позволяют перерабатывать в сутки до 4,5 тысяч тонн сахарной свеклы и 650 тонн сахара-сырца Завод производит как обычный, так и рафинированный сахар-песок.

ОАО «Тбилисский семенной завод» начал работу в 1962 году. Основным видом деятельности предприятия является заготовка сырых семян сахарной свеклы, их переработка, хранение, реализация фабричных семян, также предприятие работает и как элеватор по подработке и хранению зерновых культур.

ООО «Центр Соя» предприятие производит корма для крупного рогатого скота — соевый лицетин, различные кормосмеси, а также пелеты из подсолнечной лузги. Мощность предприятия составляет 270 тонн соевых бобов в сутки.

[ООО «Кубанская компания «Элит-Масло»](http://www.yandex.ru/clck/jsredir?from=www.yandex.ru%3Bsearch%2F%3Bweb%3B%3B&text=&etext=1520.9X-TXhKh-pXMrMF8kWeMcXxTii-JwGxsJf7Lst2wi6mEVXbM9lWptUs-166tn4BJXopixq9VV3dMcgBR7EsxaPkXmZFN8IQMphb_iS-bk0vbiKks6IswhT2wAQt9RB2h.8df4350786e56dbe36da2014962f647276909e62&uuid=&state=PEtFfuTeVD5kpHnK9lio9aJ2gf1Q1OEQHP1rbfzHEMvZEAs4QuMnSA,,&&cst=AiuY0DBWFJ4EhnbxqmjDhecTbt-Aicsk90htwX26P-RjjrRiDf6cyRdoea25WKs3kmgi6sch87iv77uIPb3jc7fdIYq2DPQlu3KSDQi1YERsED8OUdZdq8afLNZPxZ5qat9ykv6C-Rn6BBxwNcIUhSqH53uTyOwjxqECMiE4aeXMEjni6kY7JTS65PP8zhPeePMDp-8nRIh-koqWsIPG3lQXYy8equsTC_2cVG6sRq3xUJHnRhoA1w,,&data=UlNrNmk5WktYejR0eWJFYk1LdmtxbS00b0YwdEhuR0s0ZktLZ1VjVVZ2VGI1b1dUeGpOX1BSNTFDSXdZRFdRWFhCVHVqdjJwM3FmRkczTVQzVm5Qel8wYUFBY3NsMGp3Y3NGRW1rdFRyeHMs&sign=72c63fd2b997e369078a6810a778dda9&keyno=0&b64e=2&ref=orjY4mGPRjlSKyJlbRuxUg7kv3-HD3rXiavFwWJoh0WKzJoOsWs2Ag283sgcYQQCC_lv2QY2Tw9mHly_XlgWDd_aJzJVIpZlCrrZkn9iYrO_phIs5SyrC4VjLbgwo4qapKXojr7yZruJQ5NbWJIinTifZ7gKSBYMiwBxmagpoHnnf1DD3MeVcWvQu92wet3i8QW3mjlvsZIuido8REhnRnq387h1q3ne8Xx6QtYTPZ7swNamNxD1cZ6IpPHG2fZuQtnYFVgr0eOcMhjLbbuQkersjlxDzJa8Xiadup6XoSbbBhnaBdmUF27mgT-tgQLbOoTtOnPwZm3QFZtjCmiQqbaf0wiS_pWU&l10n=ru&cts=1503312525822&mc=5.099615471484949).Маслопрессовый завод— один из крупных производителей нерафинированных растительных масел, завод перерабатывает до 1200 тонн масличных культур (семян подсолнечника, сои, рапса) в сутки.

Новые комбинированные корма— предприятие занимается производством гранулированных комбикормов для всех видов сельскохозяйственной птицы и животных

С момента утверждения генерального плана администрация Тбилисского сельского поселения осуществляла следующую градостроительную деятельность на территории поселения:

В 2014г. на условиях софинансирования, в рамках мероприятий государственной целевой программы Краснодарского края «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края на 2012-2014 годы»и мероприятий целевой программы «Реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание улично-дорожной сети на территории Тбилисского сельского поселения Тбилисского района» в ст. Тбилисской произведен капитальный ремонт ул. Широкая от ул. Пролетарская до пер. Бригадного, общей протяженностью 1,67 км на сумму 33 154,767 тыс. руб., в том числе 60% за счет средств бюджета Краснодарского края и 40% за счет средств бюджета Тбилисского сельского поселения Тбилисского района.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения в 2014 году нанесено 22,9 км линий горизонтальной дорожной разметки на уличных дорожных переходах Тбилисского сельского поселения. Финансировались мероприятия по техническому обслуживанию 6 светофорных объектов.

Продольная разметка нанесена по улицам ст. Тбилисской: ул.Пристанционная, ул.Элеваторная, ул.Красная, ул.Кубанская, пер.Энергетический(от ул.Первомайской до ул.Пролетарской), ул.Вокзальная, ул.Первомайская, ул.Ленина, ул.Чайковского, ул.Толстого, ул.Пролетарская (от ул.Красной до ул. Элеваторной), ул.Переездная (от ул. Октябрьской до ул. Горовая), ул.Горовая (от ул.Переездной до ул.Вокзальной), ул.Базарная (от ул.Кубанской до ул.Пролетарской), ул. Гречишкина (от ул.Пролетарской до пер.Бригадного), пер.Бригадный (от ул.Гречишкина до ул.Красной), ул.Октябрьская (от ул.Школьной до пер.Бригадного) в х.Северин по ул.Красная (от ул.Ленина), ул.Ленина (от ул.Мира).

Нанесены линии дорожной горизонтальной разметки на 52 пешеходных переходах. В соответствии с проектом дислокации дорожного движения, установлено 110дорожных знаков. Также, силами МАУ «Радуга» проведен ремонт тротуарных дорожек, общей площадью более 1000 кв. м.

Произведен ямочный ремонт дорожного полотна по: пер. Бригадный от ул. Октябрьской до ул. Гречишкина, ул. Горовая, ул. Октябрьская от ул.Переездной до АЗС "Простор", ул. Пролетарская от ул. Элеваторной до ул.Октябрьской, ул. Пристанционная от ул. Первомайской до ул. Переездной, ул. Водопроводная от ул. Октябрьской до ул. Предгорной, ул. Элеваторная от ул. Пролетарской до ул. Переездной, ул. Первомайская от ул. Октябрьской до ул.Пристанционной, ул. Вокзальная от ул. Пристанционной до ул. Октябрьской в ст. Тбилисской. Данные работы проведены за счет средств местного бюджета на сумму 598 тыс. руб.

Силами МАУ «Радуга» в соответствии с муниципальным заданием отремонтировано дорожное покрытие в гравийно-песчаном исполнении на 25 улицах, общей протяженностью более 8 км. При этом израсходовано гравийно - песчаной смеси – 1,350 тыс. куб.м., супеси – 0,6 тыс. куб.м. Отгрейдировано без подсыпки – 75 улиц, протяженностью более 37 км.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения в 2015 году израсходовано 855,511 тыс. рублей на содержание и обслуживание 6 светофорных объектов.

В 2015 году нанесено 34,1 км линий горизонтальной дорожной разметки на улично-дорожной сети Тбилисского сельского поселения Тбилисского района на общую сумму 479,843 тыс.рублей за счет средств местного бюджета.

По обращениям граждан в 2015 году произведен ямочный ремонт дорожного полотна на улицах ст-цы Тбилисской, в том числе: ул.Пролетарская, ул. Водопроводная, ул. Первомайская, ул.Пристанционная, ул. Вокзальная. Данные работы проведены за счет средств местного бюджета на сумму 296,55 тыс. руб.

Силами МАУ «Радуга» в 2015 году хозяйственным способом отремонтировано дорожное покрытие в гравийно-песчаном исполнении на 25 улицах Тбилисского сельского поселения, общей протяженностью 8 км. Отгрейдировано без подсыпки – 75 улиц Тбилисского сельского поселения, протяженностью 37 км.

Для обеспечения безопасности дорожного движения, силами МАУ «Радуга» в 2015 году нанесены линии дорожной горизонтальной разметки на 55 пешеходных переходах. Бригадой по дорожным работам, в соответствии с проектом дислокации дорожного движения, установлено 65 дорожных знаков. Изготовлены и установлены 3 остановочных павильона. Также, силами МАУ «Радуга» проведен ремонт тротуарных дорожек, общей площадью более 850 кв. м.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения за период с 1.01.2016 по 7.12.2016 год израсходовано 460,416 тыс. рублей на содержание и обслуживание 6 светофорных объектов.

В 2016 году нанесено 17,6 км линий горизонтальной дорожной разметки на улично-дорожной сети Тбилисского сельского поселения, на общую сумму 461,528 тыс. рублей за счет средств местного бюджета.

По обращениям граждан в 2016 году произведен ямочный ремонт дорожного полотна на улицах ст-цы Тбилисской. Данные работы проведены за счет средств местного бюджета на сумму 361,03 тыс. руб.

Силами МАУ «Радуга» в 2016 году хозяйственным способом отремонтировано дорожное покрытие в гравийно-песчаном исполнении на 17 улицах Тбилисского сельского поселения, общей протяженностью 8 км. Отгрейдировано без подсыпки – 15 улиц Тбилисского сельского поселения, протяженностью 26 км.

Для обеспечения безопасности дорожного движения, силами МАУ «Радуга» в 2016 году нанесены линии дорожной горизонтальной разметки на 28 пешеходных переходах, установлено 23 дорожных знака. Изготовлен и установлен 1 остановочный павильон.

Силами МАУ «Радуга» проведен ремонт тротуарных дорожек, общей площадью более 230 кв. м. Выполнен спил и вывоз аварийных деревьев. Выполнено устройство клумб на пересечении ул. Красной и ул. Пионерской, ул. Переездной. Выполнено кронирование деревьев по гостевому маршруту, въезд со стороны г. Краснодар, въезд со стороны г. Кропоткин.

Анализ проведенный в Тбилисском сельском поселении показал стабильность пассажиропотока на протяжении всего года.

Основной пассажиропоток в Тбилисском сельском поселении формируется личным автотранспортом, сезонная волна не наблюдается. Стабильная демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории сельского поселения не происходит. При этом организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

### *ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

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

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

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

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

По плотности транспортной сети на 1000 кв. км территории Краснодарский край относится к числу развитых субъектов в Российской Федерации. Плотность железнодорожной сети края в 6 раз, а автодорожной - в 4 раза превышает соответствующие показатели Российской Федерации.

Железнодорожный транспорт - В настоящее время через территорию Тбилисского сельского поселения проходит железная дорога в направлении запад-восток, что обеспечивает экономические связи с городами Краснодар и Кропоткин.

Существующая железнодорожная станция Гречишкино находится в станице Тбилисская.

Наличие железнодорожной магистрали является несомненным преимуществом при привлечении потенциальных инвесторов на территорию района.

Водный транспорт – По территории Тбилисского сельского поселения протекает река Кубань, однако, анализ данного фактора в составе транспортной инфраструктуры нецелесообразен, так как река не является судоходной, в связи с этим водный транспорт не используется, никаких мероприятий по развитию водного транспорта не планируется.

Воздушные перевозки не осуществляются.

### *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ, ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ*

### *ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯХАРАКТЕРИСТИКА*

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

По территории Тбилисского сельского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

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

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

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

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

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

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

В южной части поселения проходит железнодорожная магистраль «Краснодар - Кавказская». На представленной железнодорожной магистрали в станице Тбилисская находится железнодорожная станция Гречишкино.

### *ХАРАКТЕРИСТИКАСЕТИДОРОГТБИЛИССКОГОСЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ*

Большинство дорог и улиц населенных пунктов Тбилисского сельского поселения имеют асфальтное покрытие.

Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Тбилисского сельского поселения приведены ниже.

*Таблица 5.*

*Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Населенный пункт | Протяженность улиц  по типам дорожных покрытий. | | | |
| Асфальтобетон | Гравий | Грунт | Всего | |
|  | Тбилисское СП | 199,74км. | 14,0 км. | 12,0км. | 225,74 км. | |

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования проходящих в границах населенных пунктов составляет 225,74 км.

*Диаграмма 3.*

*Типы дорожных покрытий*

*Таблица 6. Основные показатели существующей улично-дорожной сети*

| Населенный пункт | Показатели улично-дорожной сети | Протяженность участка автодороги (км) | Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м2) |
| --- | --- | --- | --- |
| Тбилисское сельское поселение. | Общая протяженность / общая площадь покрытия, | 225,74 | 1114290.0 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные | 76,7  16.76  12.28 | 848450.0  167600.0  98240.0 |

### *СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ*

Скорость движения автотранспорта в населенном пункте-60 км/час, в пешеходных зонах и на участках расположения детских учреждений (школ, детских садов) ограничение скорости движения до 40 км/час.

### *ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ*

Передвижение грузового автотранспорта по территории жилой застройки осуществляется крайне редко, в связи с четким её разделением от производственной зоны.

Основой движения автомобильного транспорта по территории поселения является легковой индивидуальный автотранспорт, поэтому интенсивность движения потоков транспортных средств имеет низкий показатель.

На изменение интенсивности движения влияет увеличение автомобилизации населения, как в крае, так и Тбилисском сельском поселении.

Проектом предусмотрен перспективный рост численности населения. С учетом численности населения на расчетный срок до 2030г., следует ожидать, что уровень автомобилизации населения рассматриваемого района, как и всего края в целом, будет расти и, в свою очередь, влиять как на экономический рост, так и на развитие дорожной отрасли.

Предполагается, что значительно возрастет мобильность населения за счет массового использования личных автомобилей.

### *ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ*

Наибольшую экологическую нагрузку на окружающую среде создает автомобильный транспорт. Общее количество автомашин в Российской Федерации 56 млн. шт. Выбросы от автотранспорта в России составляют около 22 млн. т в год. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат более 200 вредных наименований вредных веществ и соединений, в том числе и канцерогенных. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, сыпучие и пылящие грузы, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Один автомобиль при пробеге 15 тыс. км сжигает в среднем 2 т топлива, около 26 – 30 т воздуха, в том числе 4 – 5 т кислорода, что в 50 раз больше потребностей человека, при этом выбрасывает в атмосферу:

* угарного газа – 700 кг/год,
* диоксида азота – 40 кг/год,
* несгоревших углеводородов – 230 литров,
* твёрдых веществ – 2 – 5 кг/год.

Автомобильные газы представляют собой смесь, состоящую из 1000 – 1200 индивидуальных компонентов, среди которых нетоксичны: N, O, пары воды, CO₂; токсичные: окиси C, углеводороды, оксиды N, альдегиды, сажа, бензапирен, соединения свинца, формальдегид, бензол, а также многие другие компоненты (табл.1,приложение). Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

Районы с повышенным содержанием в воздухе этих веществ превращаются в зоны повышенного риска необратимой потери здоровья. На прилегающей территории к автомагистралям вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ, а местность – опасной зоной. А значит, недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным. По мере удаления от автомагистрали, концентрация накопления канцерогенных веществ снижается.

Для предотвращения влияния на компоненты окружающей среды предлагается осуществлять мероприятия:

* изолирование жилых районов и общественных центров от концентрированных потоков транспортных средств;
* расширение улиц, создание между проезжей частью дорог и жилыми домами стен из зелёных насаждений;
* вынос за черту населенных пунктов грузовых транзитных потоков;

Низкий коэффициент загруженности дорог поселения, оказывает незначительную экологическую нагрузку от автомобильного транспорта на окружающую среду.

### *ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ*

**Анализ состояния существующей улично-дорожной сети**

В Тбилисском сельском поселении в течение всего года выполняется комплекс работ по уходу за дорожным покрытием, дорожными сооружениями и полосой отвода, а также по профилактике и устранению постоянно возникающих мелких повреждений, организации и обеспечению безопасности движения, зимнему содержанию и озеленению дороги.

Обследование сети автодорог Тбилисского сельского поселения в рамках актуализации программы проводилось:

* изучением и анализом исходных данных, полученных от администрации сельского поселения и организаций, занятых в сфере дорожного хозяйства;
* оценкой результатов непосредственного посещения специалистами объектов и частей транспортной инфраструктуры;
* анализом исполнения и соблюдения на объектах частях транспортной инфраструктуры требований нормативных документов;
* сопоставлением текущего состояния дорожной сети с состоянием объектов аналогов, учитывая практический опыт эксплуатации аналогичных объектов.

В результате обследования дорожной сети были выявлены следующие недостатки:

* отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требований СНиП 2.07.01-89\*«Градостроительство. Планировка и застройка сельских и сельских поселений»;
* отсутствие дорожной одежды капитального типа на некоторых улицах и дорогах;

**Мероприятия направленные на улучшение качества существующей улично-дорожной сети**

В период с 2013-2016 годы, в рамках подпрограммы софинансирования «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края» в Тбилисском сельском поселении проведены мероприятий по ремонту автодорог.

Кроме того, в поселении велись работы по текущему ремонту дорог, нанесение разметки, грейдирование гравийных дорог, более подробная информация представлена в разделе 1.3 настоящего документа.

*Таблица 7*

*Объем капитальных вложений на реконструкцию дорог с 2013-2016годы.*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Длинна**  **участка. км** | **Средства поселения. тыс. руб.** | **Другие**  **источники.тыс руб.** | **Год**  **реализации** |
| **реконструкция дорожной сети** | | | | | |
| 1 | ул. Широкая от ул. Пролетарская до пер. Бригадного | 1,67 | 13261,9 | 19892,86 | 2014 |
| 2 | Ямочный ремонт ул.Пролетарская, ул. Водопроводная, ул. Первомайская, ул.Пристанционная, ул. Вокзальная | - | 0,296 | 0 | 2015 |

### *АНАЛИЗСОСТАВАПАРКАТРАНСПОРТНЫХСРЕДСТВИУРОВНЯАВТОМОБИЛИЗАЦИИ*

Специфика транспортного обеспечения промышленного и сельскохозяйственного производства обуславливает важную роль автотранспорта в устойчивом развитии предприятий. На долю грузового автотранспорта приходится более 90% объемов внутрихозяйственных перевозок сельскохозяйственной продукции и доставки ее к местам реализации. Разнообразие видов производимой и реализуемой продукции определяет сложную структуру автомобильного парка, а сезонность производства объективно порождает проблему оптимальной загруженности грузового автотранспорта и его эффективного использования.

За последние годы существовавшая в дореформенный период централизованная система автотранспортного обслуживания предприятий аграрной сферы была разрушена и сельские производители оказались во многом не готовы к обеспечению грузоперевозок в новых условиях хозяйствования. Из-за диспаритета цен, неудовлетворительного финансового состояния, изменения специализации сельскохозяйственные предприятия не смогли адаптировать структуру и состав своих автопарков в соответствии с изменившейся средой функционирования.

Автомобильноготранспортявляетсяфактором,определяющимэффективностьразвитияпроизводительныхсил,средствомудовлетворенияэкономическихисоциальныхпотребностейнаселения,средствомобеспечениятерриториальныхсвязейимобильностиобщества.Пропускнуюспособностьсетиулиц,дорогитранспортныхпересечений,числоместхраненияавтомобилейследуетопределятьисходяизуровняавтомобилизации.

*Таблица 8*

*Информация о количестве ведомственного автотранспорта предприятий Тбилисского сельского поселения.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №пп | Наименование предприятия |  | ведомственные автомобили (вид транспорта) | |
|  | Легковые автомобили | грузовые автомобили |
| 1 | ИП Самойленко В.Т. | Магазин «Веста» | 2 | 1 |
| 2 | КФХ Аникейцева А.Н. |  | - | 1 |
| 3 | ИП Марченко С.Н. | Торговый дом «Вакант» | 2 | 1 |
| 4 | ИП Уваров С.В. | Магазин «Уютный дом» | 1 | 4 |
| 5 | ИП Уваров С.В. | Магазин «Техносклад» | 2 | 3 |
| 6 | ИП Манучарян Г.Р. | Торговый комплекс «Громада» | - | 4 |
| 7 | КФХ Белезнова С.Л. |  | 1 | - |
| 8 | ИП Кочетков А.И. | Магазин «Стройматериалы» |  | 3 |
| 9 | КФХ Вишнякова Е.В. |  | 1 | - |
| 10 | КФХ Гладкова Т.З. |  | 2 | - |
| 11 | КФХ Зарицкого Н.С. |  |  | 1 |
| 12 | КФХ Попова А.А. |  | 2 | - |
| 13 | ИП Лотхов А.А. | Магазин «Строймаркет» | 2 | 3 |
| 14 | ИП Кочерга А.А | Студия флористики «Лаванда» | 2 | - |
| 15 | ИП Почтенко В.В. | Магазин ритуальных услуг | 1 | 5 |
| 16 | ИП Баннов В.В. | Магазин ритуальных услуг | 1 | 3 |
| 17 | Административно-деловые и хозяйственные учреждения | Прокуратура Тбилисского района | 2 | - |
| Тбилисский районный суд | 1 | - |
| Отдел государственной инспекции безопасности дорожного движения отдела МВД России по Тбилисскому району | 20 | - |
| Отдел Министерства внутренних дел России по Тбилисскому району | 12 | - |
| Ассоциация нотариусов "Нотариальная палата Краснодарского края" Гулова Евгения Николавна | 1 | - |
| Ассоциация нотариусов "Нотариальная палата Краснодарского края" Гаранова Светлана Васильевна | 2 | - |
| Офис ООО «Инвестиционный коммерческий банк «Совкомбанк» | 1 | - |
| Офис ОАО «Сбербанк России» | 2 | - |
| Офис ОАО «Росгосстрах Банк» | 1 | - |
| Офис «Почта Банк» | 3 |  |
| Офис ООО «Коммерческий банк «Кубань Кредит»  Офис ОАО «Краснодарский краевой инвестиционный банк» (Крайинвестбанк) | 1 | - |
| 18 | Предприятия коммунального обслуживания | Муниципальное унитарное предприятие «Водоканал Тбилисского сельского поселения Тбилисского района» | 2 | 6 |
| Муниципальное унитарное предприятие "Тепловые сети Тбилисского района" | 1 | - |
| Муниципальное унитарное предприятие «Жилищно-коммунальное хозяйство Тбилисского сельского поселения Тбилисского района» | 11 | 11 |
| 19 | Учреждения торговли и общественного питания | Потребительское общество «Меркурий» | 1 | - |
| ИП Шкарупа Марина Александровна «Мираж» | 1 | - |
| Суши-бар «Тундыр» | 2 | - |
| ИП Сосновская Лариса Ивановна ООО «Чайка» | 2 | - |
| ИП Фильчукова Ольга Ивановна ООО «Шоколад» | 2 | - |
| ИП Попова Людмила Петровна «Мечта» | 1 | - |
| 20 | Учреждения образования | Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад комбинированного вида №1 "Колокольчик" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение "Центр развития ребенка - детский сад № 3" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение центр развития ребенка - детский сад № 5 "Ромашка" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад № 7 "Теремок" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение центр развития ребенка - детский сад № 11 "Родничок" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение - детский сад № 12 "Наше счастье" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 14 "Ласточка" | - | - |
| Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение центр развития ребенка - детский сад № 15 "Светлячок" | - | - |
| Муниципальное автономное дошкольное образовательное учреждение центр развития ребенка - детский сад № 16 "Петушок" | - | - |
| Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение "Средняя общеобразовательная школа № 1" | - | - |
| Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение «СОШ № 2" | - | - |
| Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение "Средняя общеобразовательная школа № 3" | - | - |
| Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение "Средняя общеобразовательная школа № 5" | - | - |
| Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение "Средняя общеобразовательная школа № 6" | - | - |
| Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение "Средняя общеобразовательная школа № 7" | - | - |
| Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение "Средняя общеобразовательная школа № 9" | - | - |
| 21 | Учреждения здравоохранения | Муниципальное бюджетное учреждение здравоохранения «Тбилисская центральная районная больница» | - | 35 |
| Поликлиника | - | 1 |
| Женская консультация | - | - |
| Педиатрическое отделение поликлиники | - | 1 |
| Стоматологическое отделение поликлиники | - | - |
| Северинская врачебная амбулатория |  | 1 |
| Октябрьская врачебная амбулатория |  | 1 |
| Тбилисская амбулатория врача общей практики | - | - |
| 22 | Учреждения социального обслуживания населения | Государственное бюджетное учреждение социального обслуживания Краснодарского края «Тбилисский комплексный центр социального обслуживания населения» | 1 | - |
| Управление социальной защиты населения министерства труда и социального развития Краснодарского края в Тбилисском районе. | 1 | - |
| Государственное казенное учреждение социального обслуживания Краснодарского края «Тбилисский реабилитационный центр для детей и подростков с ограниченными возможностями». | 1 | - |
| Государственное казенное учреждение Краснодарского края «Тбилисская централизованная бухгалтерия учреждений социального обслуживания». | - | - |

*Таблица9*

*Уровеньавтомобилизации,нормативнаяпотребность.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89\* (Принятые нормативы)** | **Нормативная потребность (2017г.)** | **Фактический уровень автомобилизации СП** |
| 1 | легковых автомобилей | 350 на 1 тыс.чел | 10000 | н/д |
|  | в т.ч. такси | 3-4 на 1 тыс.чел. | 120 | 160 |
|  | в т.ч. ведомственные автомобили | 2-3 на 1 тыс.чел. | 90 | н/д |
| 2 | грузовых автомобилей | 25-40 на 1 тыс.чел. | 1200 | н/д |
| 3 | автобусы | 5-7 на 1 тыс.чел. | 210 | н/д |
| 3 | мотоциклы и мопеды | 100-150 на 1 тыс.чел. | 3000 | н/д |
| Всего: | | | | н/д |

По данным МВД России, о числе зарегистрированных легковых автомобилей в собственности граждан, на 2013год по Краснодарскому краю составляет-289,5 на 1000 населения. Согласно данных статистики обеспеченность населения легковыми транспортными средствами составляет-130%.

### *ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА.*

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

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

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

Кол-во рейсов в день 77.

Количество перевозимых пассажиров в сутки – 1266.

*Таблица 10.*

*Расписание движения автобусов пригородных рейсовТбилисского района*

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

### *ХАРАКТЕРИСТИКАУСЛОВИЙНЕМОТОРИЗИРОВАННОГОПЕРЕДВИЖЕНИЯ(ПЕШЕХОДНОГОИВЕЛОСИПЕДНОГО)*

Развитиевелосипедногоипешеходноготранспортарассматриваетсявнастоящеевремявомногихстранахкакнеобходимаясоставнаячастьэкономической,транспортной,территориально-планировочной,экологическойполитики.

Сокращениеавтомобильноготранспортанаселенногопункта,позволяетиспользоватьтерриториюулицвдругихцелях,чтосущественноповышаетценностьданнойтерриториивградостроительномотношенииивлечетзасобойдополнительныечастныеинвестициидлямодернизациииобновленияжилогофонда.

Нарядусэтимперепланировкаулицвинтересахвелосипедистовипешеходов,улучшаетобликнаселенного пунктаикачествожизнивнем.Велосипедныйтранспортимеетрядпреимуществ:оннесоздаетшума,инезагрязняетсредувредоноснымивыхлопнымигазами.

Постоянноевоздействиетранспортногошумаавтомобильнойдорогинанаселениеокрестныхдомовможетнанестинеобратимыйвредегоздоровью.Воздействиеуровняшумасвыше85дБ,можетвызватьповреждениеоргановслуха.Другойпроблемой,котораяприобретаетзначение,являетсянарушениеснавследствиетранспортногошума.

Проблемапарниковыхгазовтакжеоднаизприоритетных,поскольку[глобальноепотепление](http://pandia.ru/text/category/globalmznoe_poteplenie/)вызываетогромнуюобеспокоенностьвовсёммире.Половинувыбросовуглекислогогазаприходитсянадолютранспорта,чтоувеличиваетэмиссиюгазов.

Люди,которыепроживаютвпределах50-тиметровотавтомагистралиидорогсогромнымипотокамимашин,большесклонныстрадатьотпроблемсоздоровьем,чемте,которыеживутвдалеке.

***«От города машин к городу людей»***

Велодвижение

***Основные понятия и термины.***

**Дорожкиисключительнодлядвижениявелосипедистов**–отдельныедорожкидлявелосипедистов,расположенныевсельскихпаркахпараллельнокпешеходнымдорожкамиоткрытыдляразныхвидовтранспортныхсредствнаколёсах(велосипедов,роликов,самокатов,инвалидныхколясок).

**Велосипедная или велосипедно-пешеходная полоса** (совместная полоса или полоса для многих пользователей)–предназначенная преимущественно или исключительно для движения велосипедистов и пешеходов.

**Велосипедная полоса или дорога**–полоса для езды на велосипеде, физически отделена и выделена для изоляции от движения моторизированного транспорта открытым пространством или барьером и расположена в пределах магистральной полосы движения или независимой трассы.

**Временные стоянки для хранения велосипедов** размером 2х0,6м на велосипед, отделенные стойками (скобами) высотой 0,75м и длиной 1,6м, устраиваются в комплексе с объектами посещаемости возле остановок пригородных электропоездов, на конечных остановках и в узлах пересадки из уличного пассажирского транспорта на пригородный, в местах административных зданий и магазинов.

**Велосипедный маршрут**–сумма последовательных отрезков пути, которые велосипедист выбирает между исходной точкой и местом назначения. Как объект проектирования эти маршруты в основном являются комбинацией спокойных проезжих частей определённых отдельных велосипедных полос и велосипедных дорожек (только визуально разграниченных линией, проведенной на дороге), которые обеспечивают наиболее прямое сообщение между разными исходными точками и пунктами назначения.

Развитие велосипедного движения позволяет снизить ущерб, причиняемый обоими упомянутыми типами негативного воздействия. С одной стороны ограничение автомобильного движения в пользу пешеходов и велосипедистов ведет к снижению интенсивности и скорости движения автотранспортных средств. В тоже время выделения специальных велосипедных и велопешеходных полос движения с правой стороны проезжей части способствует отдалению автотранспортного потока от жилых строений и следовательно, к снижению уровня негативного воздействия их на население.

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

* Перепланировка типичной улицы в велопешеходную зону.
* Ограничение скорости движения автотранспорта на сельской улице до30км/ч с организацией совмещённого автомобильно-велосипедного движения.
* Устройство велосипедной дорожки (или велополосы) вместо крайней правой полосы проезжей части на улицах с различным количеством полос проезжей части.

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

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

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

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

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

* повысить транспортную подвижность населения Россиина15-20%;
* обеспечить улучшение экологической ситуации на транспорте;
* снизить количество дорожно-транспортных происшествий и ущерб от них не менее,чемна20%;
* сформировать оптимальную сферу использования велотранспорта и обеспечить его рациональное взаимодействие с другими видами транспорта;
* обеспечить активное использование велотранспортных средств, что позволит сократить транспортные издержки на менее чем на 10-15%;
* повысить мобильность и улучшить состояние здоровья населения.

Пешеходноедвижение

**Пешеходное движение** - вместе с велосипедным движением, это один из видов и способов обеспечения передвижений, наряду с автомобильными перевозками или перемещениями с помощью общественного транспорта.

**Пешеходное движение** является самым важным видом передвижения на кратчайшие расстояния-до1-2км. Однако в течение долгого времени пешеходное движение само по себе не считалось видом движения и, соответственно, рассматривалось по большей части как добавление к дорогам или узлам общественного транспорта. Таким образом, пешеходная инфраструктура представляет собой набор отдельных элементов, нежели спланированную сеть. А ведь большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе также сильно связано с качественными критериями безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным/ландшафтным проектированием.

**Дляразвитияпешеходногодвижениятребуется:**

* проложить пешеходные линии движения, соединяющие с транспортно-пересадочными узлами на маршрутах общественного транспорта;
* обеспечитькруглогодичноеобслуживаниеиуборкутротуаров;
* проложитьпешеходныелиниидвижения,ведущиевпарки,сады,кплощадям;
* информироватьнаселениеопреимуществахпередвиженияпешком.

ПКРтранспортнойинфраструктуры,предусматривается:

* устройствовелосипедныхдорожеккместамотдыха,иобщественнымцентрам;
* пешеходнаясвязьсместамиприложениятруда,учреждениямиипредприятиямиобслуживания,втомчислевпределахобщественныхцентров сместамиотдыхаиостановочнымипунктамиобщественноготранспорта.

*Таблица11.Нормативныеданныепоустройствувелосипедныхипешеходныхдорожек.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №пп | Категориядорогиулиц | ширинатротуара(м) | Примечание |
| **Велосипедныедорожки** | | | |
| 1 | покраюпроезжейчасти | 1,2 | внаправлениитранспортногопотока |
| 2 | покраюпроезжейчасти | 1,5 | привстречномдвижении |
| 3 | вдольтротуара | 1м |  |
| **Пешеходныедорожки** | | | |
| 1 | Главнаяулица | 2,25 |  |
| 2 | Улицавжилойзастройке | 1,5 |  |

### *ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОЦЕНКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ*

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозитсяпривлеченным транспортом.

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

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

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

Также МАУ "Радуга" производится обслуживание дорог федерального и регионального или межмуниципального значения.

### *ОЦЕНКАУРОВНЯНЕГАТИВНОГОВОЗДЕЙСТВИЯТРАНСПОРТНОЙИНФРАСТРУКТУРЫНАОКРУЖАЮЩУЮСРЕДУ,БЕЗОПАСНОСТЬИЗДОРОВЬЕНАСЕЛЕНИЯ*

Приоритетными направлениями развития транспортного комплекса является повышение технико-эксплуатационных характеристик существующей транспортной инфраструктуры, организация обходов основных транспортных узлов для увеличения их пропускной способности, обеспечения надлежащей безопасности, скорости движения и улучшения экологической обстановки. Предельно допустимые нагрузки на природную среду должны определить ту черту, за которой интенсификация антропогенного воздействия на природу без эффективных мероприятий по ее восстановлению должна быть категорически запрещена.

Суммарная величина предельно допустимой нагрузки складывается из общей приземной концентрации вредных веществ и воздействий степени загрязнения, поверхностных и подземных вод, загрязнение атмосферного воздуха за счет увеличения количества автомобилей и выбросов из отопительных систем.

Параметры воздействия определяются, исходя из таких показателей, как характер воздействия, его интенсивность, продолжительность, временная динамика и т.д.

Одним из основных источников загрязнения планируемой территории являются автомобильный транспорт.

По территории Тбилисского сельского поселения помимо внутриквартальных дорог проходит 6 основных автодорог:

* регионального или межмуниципального значения «г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края».
* регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - г. Кропоткин»
* регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская»
* регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Нововладимировская»
* регионального или межмуниципального значения «х. Северин - х. Песчаный - х. Веревкин»
* регионального или межмуниципального значения «п. Октябрьский - п. Мирный»

Часть дорог регионального или межмуниципального значения, проходят через населенные пункты поселения, но ввиду их низкой загруженности оказывают минимальное неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

Стационарных постов наблюдения в Тбилисском сельском поселениинет.

### *ХАРАКТЕРИСТИКАСУЩЕСТВУЮЩИХУСЛОВИЙИПЕРСПЕКТИВРАЗВИТИЯИРАЗМЕЩЕНИЯТРАНСПОРТНОЙИНФРАСТРУКТУРЫ*

### *АВТОМОБИЛЬНЫЙТРАНСПОРТ*

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

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

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

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

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

Территориально-планировочная структура населенных пунктов исторически складывалась на основе развития удобных транспортных связей и основных градообразующих факторов а также с учетом природных факторов: реки Кубань, а также рельефа местности.

Проектируемыетранспортныесхемынаселенныхпунктовявляютсяорганичными:

* всвязисосложившейсяструктурой;
* сучетомувеличенияпропускнойспособности;
* организации безопасности движения
* прокладкойновыхулицидорогобщегопользования.

Единаясистематранспортнойиулично-дорожнойсетивувязкеспланировочнойструктуройпризванаобеспечитьудобные,быстрыеибезопасныесвязисовсемифункциональнымизонами,объектамивнешнеготранспортаиавтомобильнымидорогамиобщейсети.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов решена в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации территории и характера застройки.

Благодаря комплексному подходу предлагаемое архитектурно-планировочное решение территории сельского поселения Тбилисское, где селитебная территория гармонично вписана в природный ландшафт, позволяет организовать удобную и комфортную среду проживания для жителей сельского поселения.

На период действия ПКР транспортной инфраструктуры согласно, предусмотренным Генеральным планом и положениям проекта схемы территориального планирования муниципального образования Тбилисский район, предусмотрен ряд мероприятий:

- реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории и увеличением пропускной способности магистрали;

- строительство автодороги местного значения, связывающей ст. Тбилисскую и х. Терско-Каламбетский в западной части ст. Тбилисской;

- строительство разноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги и проектируемой автодороги местного значения с условием ее прохождения в разных уровнях с железнодорожной магистралью;

- строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский;

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

- строительство автодороги местного значения, связывающей Тбилисское поселение с ст. Выселки и г. Тихорецк через п. Мирный.

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

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

- модернизация и строительство новых подъездных железнодорожных путей к производственным зонам, а также возведение специальных экранирующих сооружений для уменьшения негативного влияния на жилые территории;

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

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

- реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог местного значения «Тбилисская - Кропоткин», «Тбилисская - Нововладимировская», «а.д.Тбилисская-Нововладимировская - Мирный», «Тбилисская-Воздвиженская»;

- повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров на пересечении региональной автодороги и автодороги значения «Тбилисская - Нововладимировская».

Учитывая функциональное назначение улиц и дорог, интенсивность транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть была разделена на следующие категории:

* магистральные дороги;
* улицы в жилой застройке основные;
* улицы в жилой застройке второстепенные;

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения, внутри населенных пунктов предлагается реконструкция существующих улиц и дорог. В соответствии с требованиями таблицы 12 СНиП 2.07.01-89\* ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц принята равной 7 м; улиц в жилой застройке основных и второстепенных и проездов – 6 м. Дорожные одежды улиц предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

*Таблица 12. Ориентировочные показатели под строительство и реконструкцию автомобильных дорог и отдельных участков*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Показатели улично-дорожной сети | Протяженность участка автодороги (м.) | Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м2.) |
| ст. Тбилисская | улицы в жилой застройке второстепенные | 13418,00 | 113204 |
| х. Северин | улицы в жилой застройке второстепенные | 2054,00 | 16432 |
| Тбилисский район | автодороги вне населенных пунктов | 113230 | 1603095 |

*Примечание:*

1.Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на последующей стадии проектирования автодорог.

2.Площадь участков земельных отводов под автодорогиопределена исходя из средних показателей СН467-74«Нормы отвода земель для автомобильных дорог»:

* I категория– 4полосы-27м,
* II категория– 2полосы–15м,
* III категория– 2полосы–12м,
* IV категория– 2полосы–10м.
* V категория – 1 полоса – 8м.

Дальнейшее развитие транспортной структуры поселения должно происходить не только за счет повышения значимости уже сложившихся осей и доведения их технического состояния до уровня более высоких категорий, но и за счет включения в ее структуру новых и дополнительных направлений и выделения узлов развития. Это, прежде всего, проектируемые территории под размещение объектов придорожного сервиса и промышленных объектов, которые послужат «точкой роста» экономики поселения.

Согласно постановления от 12 октября 2015 года N 965 «Об утверждении [государственной программы Краснодарского края "Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края"](http://docs.cntd.ru/document/430643121). Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения, является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития регионов и Российской Федерации.

Основными проблемами дорожной сети Краснодарского края являются:

* отсутствие необходимого количества широтных магистралей, обеспечивающих межрегиональные связи, отсутствие кратчайших автодорожных связей между соседними субъектами региона;
* отсутствие обходных дорог для вывода транзитного транспорта из ряда городов и станиц.

Для решения этих проблем генеральным планом и программой комплексного развития Тбилисского сельского поселения предлагаются следующие мероприятия:

* приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
* - строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань, связывающей автодороги местного значения «Тбилисская-Кропоткин» и «Тбилисская-Воздвиженская»;
* - строительство автодороги местного значения, связывающей ст. Тбилисскую и х. Терско-Каламбетский в западной части ст. Тбилисской;

На расчетный срок проектом предусматривается, для обеспечения автотранспорта жителей поселения объектами придорожного сервиса, предлагаются следующие мероприятия:

- строительство современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров на пересечении автодороги «г. Краснодар-г. Кропоткин» и автодорог «ст. Тбилисская–ст. Нововладимировская».

Проект по решению задач строительствапридорожного сервиса и размещение автопавильона представлен генеральным планом СП и учтен в программе комплексного развития социальной инфраструктуры.

**Расчет по строительству объектов придорожного сервиса и размещение автопавильона сервиса произведен в «ПКР социальной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения», в разделе «Объекты транспортно- логистических комплексов и придорожного сервиса».**

В соответствии с нормативными требованиями, учитывая прирост численности населения, размещение в малоэтажной и средне-этажной жилой застройке, хранение личного автотранспорта предлагается осуществлять на территории приусадебных участков.

Заправку личного автотранспорта жителей поселения генеральным планом предлагается осуществлять на АЗС станицы Тбилисская.

### *ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯСЕТЬ*

На период действия ПКР транспортной инфраструктуры согласно, предусмотренным Генеральным планом и положениям проекта схемы территориального планирования муниципального образования Тбилисский район, предусмотрен ряд мероприятий для развития железнодорожной сети на территории Тбилисского сельского поселения:

- модернизация и строительство новых подъездных железнодорожных путей к производственным зонам;

- возведение специальных экранирующих сооружений для уменьшения негативного влияния на жилые территории;

Новое строительство железных дорог регионального значения в проектном периоде не предусматривается.

### *ПРОГНОЗТРАНСПОРТНОГОСПРОСА*

Выборспособапередвижения,видатранспортаистепениихиспользованиязависятотрядафакторов:

* 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.

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Уровень мобильности населения России существенно ниже развитых стран, а это важный фактор развития рынка труда и туризма, роста доходов и расходов и, как следствие, общего экономического развития страны.

Рост благосостояния населения стимулирует процесс автомобилизации, при котором человек отказывается от использования общественного транспорта. Каждый 3 трудоспособный житель поселения имеет личный автотранспорт. Безработные и нетрудоспособные, люди старше трудоспособного возраста- имеют самый низкий показатель подвижности. Наиболее популярный способ передвижений этих социальных групп -общественный транспорт, что подтверждает его социальную значимость.

Движение автотранспорта на территории Тбилисского сельского поселения осуществляется по дорогам местного значения и уличной дорожной сети. Маршруты движения грузовых и транзитных потоков на сегодняшний день пролегают через населенные пункты, включая центральные улицы. Интенсивность потока грузового транспорта Тбилисского сельского поселения оценивается как низкая. Количество и протяженность районных, автобусных маршрутов удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. В целях совершения необходимых поездок экономически активное население пользуется личным транспортом.

Характер и цели передвижения населения Тбилисского сельского поселения не менялись на протяжении последних 10 лет, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Тбилисского сельского поселения не планируется

### *ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ*

Требования к развитию транспортной инфраструктуры установлены Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (далее – Требования №1440). В соответствии с Требованиями №1440 Программы устанавливают перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры разработана на основании нормативных документов:

* Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ»;
* Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";
* Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов”;
* Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 №136-ФЗ»
* Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд"
* Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»
* иные нормативные правовые акты по вопросам градостроительной деятельности, землепользования и застройки.

### *ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Тбилисского сельского поселения. Привлечение средств бюджета Краснодарского края учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Тбилисского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети. Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог Расходы на реализацию Программы представлены в разделе VIIнастоящего документа. Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке

### ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

### *ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ*

Социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на автотранспортные услуги со стороны населения и экономики. В удовлетворении этого спроса особая роль принадлежит автомобильному транспорту.

Количество и протяженность районных, автобусных маршрутов удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. Характер и цели передвижения населения Тбилисского сельского поселения не менялись на протяжении последних лет, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на» систематически, организовывает обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы, составления расписания движения автобусов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

Характер передвижения грузового транспорта Тбилисского сельского поселения на рассматриваемый период также сохранится.

### *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

При отсутствии воздушного и водного видов транспорта, автомобильный и железнодорожный транспорт составляет основу инфраструктуры Тбилисского сельского поселения.

В условиях развитого агропромышленного комплекса на территории Тбилисского сельского поселения, автомобильный и железнодорожный транспорт удовлетворяет потребности предприятий и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями.

### *ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ*

В настоящее время увеличение грузовых перевозок не предвидится. Потребность в увеличении автопарка предприятий, выполняющих свою производственную деятельность на территории Тбилисского поселения, будет решаться параллельно с ростом производственных мощностей.

### *ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ*

На территории Тбилисского района включая Тбилисское сельское поселение деятельность по перевозке пассажиров ведет МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на». Перевозки осуществляются в условиях ограниченного числа клиентов и средних объёмов перевозок пассажиров.

Дальнейшее увеличение автомобильного парка выполняющего роль общественного транспорта и осуществляющего перевозки населения, также будет расти согласно спроса.

### *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ*

Система транспорта Тбилисского сельского поселения носит обособленный самостоятельный характер, но является органической частью транспортной инфраструктуры Тбилисского района.

Необходимо поддержание внутрипоселковых автомобильных дорог, тротуаров и искусственных сооружений на них на уровне, соответствующем категории дороги, путем содержания дорог и сооружений на них, а также сохранение протяженности, соответствующей нормативным требованиям, внутрипоселковых автомобильных дорог и тротуаров за счет ремонта внутрипоселковых автомобильных дорог и тротуаров.

Мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом внутрипоселковых автомобильных дорог и тротуаров, носят постоянный, непрерывный характер.

Мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможностей бюджета поселения, в пределах срока действия Программы.

*Таблица №13.Реконструкция, строительство существующих улиц и дорог населенных пунктов, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц*

| № п/п | Наименование улицы | В границах улиц | Протяженность, (км.) | Ширина  земляного полотна (м.) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тбилисский район | | | | |
|  | Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории | В границах Тбилисского района | 21,97 | >27,5 |
|  | Строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский | От автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин»до п.Первомайский | 11.1 | 10 |
|  | Строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань | от автодороги «Тбилисская-Кропоткин» до автодороги «Тбилисская-Воздвиженская» | 6,95 | 10 |
|  | Строительство одноуровневой транспортной развязки по типу кольцо. | на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | 0,60 | >27,5 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Кропоткин» | В границах Тбилисского района | 15,83 | 12 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Нововладимировская» | В границах Тбилисского района | 17,0 | 10 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения | от автодороги «Тбилисская-Нововладимировская» - до п. Мирный» | 17,7 | 10 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская-Воздвиженская | В границах Тбилисского района | 22,08 | 12 |
| ст. Тбилисская | | | | |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по пер. Бригаднему | от ул. Красной до ул. Хуторской | 0,355 | 8 |
|  | Ямочный ремонт дорожного полотна | на территории Тбилисского сельского поселения | - | - |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул Казачья | от ул. Октябрьская до ул. Красная. | 0,635 | 8 |
|  | Капитальный ремонт продолжения ул. Пролетарская | От ул. Элеваторная до автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» | 2,93 | 10 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул Колхозная | от ул. Октябрьская до ул. Горовая. | 0,685 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул Заводская | от.ул. Переездная до ул. Водопроводная | 0,832 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Набережная | от дома №1 до ул. Вокзальная | 1,4 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Почтовая | от. ул. Первомайская до ул. Коммунальная | 0,14 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Дзержинского | от ул. Октябрьская до ул. Красная. | 0,430 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Шпилевая | от ул. Октябрьская до ул. Красная. | 0,355 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Миллионная | от ул. Дзержинского до ул. Шпилевая | 0,390 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Горовая | от .ул. Вокзальная до пер. Светлый | 0,390 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по пер. Светлый | На всем протяжении | 0,550 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Предгорная | от ул. Колхозная до ул. Водопроводная | 0,288 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по проезду к дачному поселку | от ул. Октябрьская до дачного поселка | 3,590 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Садовая | от ул. Новая до ул. Кубанская | 0,338 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Коммунальная | от ул. Почтовая до ул. Миллионная | 0,110 | 8 |
| х. Северин | | | | |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Пролетарская | от ул. Буденного до ул. Мира | 0,539 | 8 |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Красноармейская | от ул. Буденного до ул. Мира | 0,650 | 8 |
|  | Капитальный ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Гоголя | от ул. Красная до ул. Ленина | 0,500 | 8 |
|  | Капитальный ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Буденного | от ул. Юбилейная до ул. Чапаева | 0,365 | 8 |

*Таблица №14.Строительство тротуаров вдоль существующих жилых улиц;*

| № **п/п** | **Наименование улицы** | **В границах улиц** | **Протяженность, (км.)** | **Наименьшая ширина тротуаров (м.)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ст. Тбилисская** | | | | |
|  | Строительство тротуара по ул. Октябрьской | от ул. Школьной до пер. Бригадный) | 1,21 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Элеваторной | от дома № 15 до клуба МБУК «Тбилисский КДЦ» | 1,0 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Водопроводной | от ул. Октябрьской до ул. Пристанционной | 0,550 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) | от ул. Переездная до ул. Колхозная | 2×0,550 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) | от ул. Колхозная до ул. Вокзальная | 2×0,640 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) | от ул. Вокзальнаядо ул. Первомайская | 2×0,900 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) | от ул. Первомайская до ул. Кубанская | 2×0,625 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Первомайская (по двум сторонам от автодороги) | от ул. Октябрьская до ул. Красная | 2×0,780 | 1,5 |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Вокзальная (по двум сторонам от автодороги) | от ул. Октябрьская до ул. Предгорная | 2×0,670 | 1,5 |

*Таблица №15.Строительство велодорожек вдоль существующих жилых улиц;*

| № **п/п** | **Наименование улицы** | **В границах улиц** | **Протяженность, (км.)** | **Наименьшая ширина велодорожек (м.)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ст. Тбилисская** | | | | |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьской  от ул. Школьной до пер. Бригадный) | | 1,21 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Элеваторной  от дома № 15 до клуба МБУК «Тбилисский КДЦ» | | 1,0 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Водопроводной  от ул. Октябрьской до ул. Пристанционной | | 0,550 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская | от ул. Переездная до ул. Колхозная | 0,550 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская | от ул. Колхозная до ул. Вокзальная | 0,640 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская | от ул. Вокзальная до ул. Первомайская | 0,900 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская | от ул. Первомайская до ул. Кубанская | 0,625 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Первомайская | от ул. Октябрьская до ул. Красная | 0,780 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Вокзальная | от ул. Октябрьская до ул. Предгорная | 0,670 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская | от ул. Кубанская до ул. Школьная | 1,180 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Школьная | от ул. Октябрьская до ул. Красная | 0,500 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Красная | от ул. Кубанская до ул. Школьная | 1,100 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Красная | от ул. Школьная до ул. Шпилевая | 0,680 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул. Красная | от ул. Школьная до ул. Шпилевая | 0,680 | 1,15 |
|  | Строительство велодорожки по ул Красная | от ул. Шпилевая до пер. Средний | 1,060 | 1,15 |

*Таблица №16.Строительство объектов транспортной инфраструктуры;*

| № **п/п** | **Наименование объекта** | **Расположение объекта** | **Ед. изм.** | **Показатель** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ст. Тбилисская** | | | | |
|  | Строительство одноуровневой автомобильной развязки; | в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги «г. Краснодар-г. Кропоткин»и автодогоги «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» | 100м2 | 10,5 |
|  | Строительство моста на р. Кубань | Для прохождения проектируемой автодороги местного значения связывающей автодороги местного значения «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» и «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» | м2 | 2280 |
|  | Строительство 2 пешеходных переходных мостов над железной дорогой | ул. Вокзальная  ул. Переездная | м2 | 50 |
|  | Строительство современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров. | пересечение региональной автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» и автодороги «Тбилисская - Нововладимировская» | объектов | Расчет по строительству объектов придорожного сервиса произведен в «ПКР социальной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения» |

### *ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ*

*Таблица17.Нормативнаяпотребностьвавтотранспортныхсредствахнарасчетный срок.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89\* (Принятые нормативы)** | **Нормативная потребность (2030г.)** |
| 1 | легковых автомобилей | 350 на 1 тыс.чел | 12000 |
| 1.1 | в т.ч. такси | 3-4 на 1 тыс.чел. | 120 |
| 1.2 | в т.ч. ведомственные автомобили | 2-3 на 1 тыс.чел. | 100 |
| 2 | грузовых автомобилей | 25-40 на 1 тыс.чел. | 800 |
| 3 | мотоциклы и мопеды | 100-150 на 1 тыс.чел. | 3300 |

Для удовлетворения транспортного спроса в передвижении необходимо решить следующие задачи:

* сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования;
* формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения;
* обеспечение доступного транспортного обслуживания населения;
* обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения.

### *ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ*

Исходя из стратегических приоритетов, целью ПКР является формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.

Для обеспечения безопасности дорожного движения на территории Тбилисского сельского поселения, необходимо проведение ряда мероприятий:

* увеличение доли дорог с усовершенствованным типом покрытия в общей протяженности сети автомобильных;
* реконструкция автомобильных дорог до соответствия транспортно-эксплуатационным характеристикам, отвечающим современным требованиям;
* нанесение дорожной разметки и установка дорожных знаков:

меры повышения безопасности могут включать в себя:

* интеллектуальные регулируемые пешеходные переходы;
* системы предупреждения о значении скорости транспортного средства;
* сигнал о появлении транспортного средства;
* автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорог, дорожного движения (например, о присутствии на пути дорожных рабочих).
* усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемого автомобильного парка по показателям безопасности;
* усиление контроля за выдачей прав на вождение автотранспортного средства;
* обучение культуре поведения на дороге (введение в образовательных учреждениях групп, кружков, лекций по изучению безопасности и правил поведения на дороге участников дорожного движения).
* введение службы ИТС(интеллектуальные транспортные системы).
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы безопасного пешеходного движения в поселении;
* строительство велодорожек

Устройство пешеходных и велодорожек, рассматривается в данном проекте как отказ от моторизованного передвижения и как следствие:

* обеспечение безопасного передвижения по территории СП;
* занятие спортом и стремление к здоровому образу жизни.

В таблице 18, приведены прогнозные показатели безопасности дорожного движения.

Показатели определены расчетным методом, с учетом реализации программных мероприятий в указанные сроки и в полном объеме. К концу реализации программных мероприятий показатели безопасности достигнут уровня 100%.

Показатель стремящийся к уровню = 100%, является расчетным показателем применения всех возможных методов и средств, в достижении мер по повышению безопасности дорожного движения и не учитывает человеческий фактор.

*Диаграмма 4. Прогноз показателей безопасности дорожного движения при реализации программных мероприятий.*

*Таблица №18 Показатели безопасности дорожного движения по годам и к сроку реализации программных мероприятий в полном объеме.*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **2017г.** | **2018г.** | **2019г.** | **2020г.** | **2021г.** | **2022-2024г.** | **2025-2027г.** | **2028-2030г.** | **Итого** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| 1 | Устройство велодорожек | 0,0 | 28,9 | 71,1 | 100 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100 |
| 2 | Устройство и реконструкция тротуаров | 0,0 | 72,2 | 27,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100 |
| 3 | Строительство объектов транспортной инфраструктуры | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 52,9 | 28,2 | 0,0 | 18,9 | 100 |
| 4 | Строительство новых автодорог | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 38,5 | 61,5 | 0,0 | 0,0 | 100 |
| 5 | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих автодорог вне населенных пунктов | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 40,7 | 59,3 | 100 |
| 6 | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | 3,1 | 4,8 | 9,8 | 50,0 | 0,0 | 32,2 | 0,0 | 0,0 | 100 |

### *ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.*

Проблемы негативного воздействия на окружающую среду необходимо решать на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, краевых, муниципальных.

1. **Глобальный подход к проблеме.**
2. Повышение качества традиционного нефтяного моторного топлива;
3. Расширение использования альтернативных видов топлива;
4. Утилизация отходов автотранспортной деятельности.
5. **Локальный подход к проблеме.**

Для улучшения экологической обстановки на территории Тбилисского сельского поселения, необходимо:

* усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемого автомобильного парка по экологическим показателям;
* устройство пешеходных и велодорожек как- уменьшение негативного воздействия выхлопных газов на окружающую среду.

По территории сельского поселения проходят:

* одна автомобильная дорога II технической категории.
* две автомобильные дороги III технической категории.
* три автомобильные дороги IV технической категории.

Из них внутри границ населенных пунктов проходят две автомобильные дороги III технической категории и одна автомобильная дорога IVтехнической категории.

Автомобильные дороги общей сети I, II, III категорий следует проектировать в обход поселений в соответствии со СНиП 2.05.02-85. Расстояния от бровки земляного полотна указанных дорог до застройки необходимо принимать в соответствии со СНиП 2.05.02-85 , но не менее: до жилой застройки 100 м, до садоводческих товариществ 50 м.

Для автомобильной дороги VI технической категории, санитарно-защитный разрыв установлен в размере 100 м, в соответствии со СНиП 2.07.01-89\*. В настоящее время между жилой застройкой и автодорогами соблюден санитарно-защитный разрыв шириной 100м. Проведение специальных шумозащитных мероприятий (использование шумозащитных стенок и барьеров, организация специальных многоярусных зеленых полос) между автодорогами и жилой застройкой не требуется.

### УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ

Согласно прогнозу долгосрочного социально – экономического развития российской федерации на период до 2030 года от Министерства экономического развития. В долгосрочной перспективе развитие российской экономики будет основано на одном из следующих вариантов:

**Консервативный сценарий (вариант 1)** характеризуется умеренными долгосрочными темпами роста экономики на основе активной модернизации топливно-энергетического и сырьевого секторов российской экономики при сохранении относительного отставания в гражданских высоко- и среднетехнологичных секторах. Модернизация экономики ориентируется в большей степени на импортные технологии и знания.

**Инновационный сценарий (вариант 2)** характеризуется усилением инвестиционной направленности экономического роста. Сценарий опирается на создание современной транспортной инфраструктуры и конкурентоспособного сектора высокотехнологичных производств и экономики знаний наряду с модернизацией энерго - сырьевого комплекса.

Сценарий предполагает превращение инновационных факторов в ведущий источник экономического роста и прорыв в повышении эффективности человеческого капитала на рубеже 2020-2022 годов, что позволяет улучшить социальные параметры развития.

**Целевой (форсированный) сценарий (вариант 3)** разработан на базе инновационного сценария, при этом он характеризуется форсированными темпами роста, повышенной нормой накопления частного бизнеса, созданием масштабного не сырьевого экспортного сектора и значительным притоком иностранного капитала.

Сценарием предусматривается полномасштабная реализация всех задач, поставленных в указах Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596-606.

В настоящее время наиболее вероятным сценарием развития считается Консервативный сценарий (вариант 1). Представленный сценарий обеспечивает к 2020 году частичное снятие ограничений развития за счет реализации конкурентного потенциала России в сферах энергетики и транспорта, повышения качественного уровня энерго-сырьевых отраслей и укрепления сырьевой специализации России в мире

**Сравнение целевых показателей.**

* 1. **Уровень автомобилизации**

На территории Тбилисского сельского поселения развитие имеет только автомобильный и железнодорожный вид транспорта:

-общественный (автобусы, служба такси);

-индивидуальный (легковые и грузовые автомобили);

-ведомственный (легковые и грузовые автомобили, осуществляющие перевозки грузов и пассажиров своего предприятия).

Все существующие виды общественного транспорта, на территории поселения, удовлетворяют потребности жителей в передвижении, в полном объеме.

В перспективе, рост количества автопарка транспортных средств на территории поселения, зависит:

1.общественного- от спроса на данный вид услуг.

2. индивидуального- от личной инициативы граждан с возникновением необходимости.

3. ведомственного- от увеличения производственной мощности организации.

* 1. **Дорожная сеть**

Дорожная сеть Тбилисского сельского поселения, по типу покрытия, имеет следующие показатели:

Асфальтобетон-89,0%;

Гравий-6,0%;

Грунт-5%.

В программе комплексного развития транспортной инфраструктуры, предусмотрены мероприятия по строительству, ремонту и реконструкции дорог поселения и доведения ее до уровня, соответствующего современным требованиям.

* 1. **Безопасность дорожного движения**

В настоящее время на территории поселения в достаточной степени оснащена тротуарами Обеспеченность тротуарами в 2016 году - 21,444 км.

Оснащенность поселения велосипедными дорожками равняется 0.

Дорожная разметка и оснащенность дорожными знаками на дорогах с асфальтобетонным покрытием =95%.

Дороги с гравийным покрытием дорожными знаками не оснащены.

ПКР транспортной инфраструктуры, предусмотрен ряд мероприятий проводимых с целью безопасности дорожного движения:

1. Устройство тротуарных и велодорожек;
2. Нанесение дорожной разметки;
3. Установка дорожных знаков;

(нанесение разметки и установка дорожных знаков, учтено в расценках на строительство дорог)

*Диаграмма5.*

*Индикатор ростапоказателей в %, с разбивкой по годам реализации.*

### ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Таблица №19.Перечень программных мероприятий*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Программные мероприятия** | **Примечание** |
| **1** | **2** | **3** |
| **Строительство** | | |
|  | Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство одноуровневой транспортной развязки по типу кольцо на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | Рассматривается как эффективный |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Кропоткин» | Рассматривается как эффективный |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Нововладимировская» | Рассматривается как эффективный |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения от автодороги «Тбилисская-Нововладимировская» - до п. Мирный» | Рассматривается как эффективный |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская-Воздвиженская | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство одноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги «г. Краснодар-г. Кропоткин» и автодогоги «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство моста на р. Кубань | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство 2 пешеходных переходных мостов над железной дорогой | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров. | Рассматривается как эффективный |
|  | Устройство велодорожек | Рассматривается как эффективный |
|  | Устройство тротуаров | Рассматривается как эффективный |
|  | Возведение специальных экранирующих сооружений вдоль железной дороги для уменьшения негативного влияния на жилые территории | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство автодороги местного значения, связывающей ст. Тбилисскую и х. Терско - Каламбетский в западной части ст. Тбилисской | Рассматривается как не эффективный |
|  | Строительство автодороги местного значения, связывающей Тбилисское поселение с ст. Выселки и г. Тихорецк через п. Мирный. | Рассматривается как не эффективный |
|  | Строительство двухуровневой развязки на пересечении автодороги регионального значения и автодороги местного значения «ст. Тбилисская – ст. Нововладимировская» | Рассматривается как не эффективный |
|  | Строительство тоннеля для пропуска автомобильного транспорта на пересечении ул. Пролетарской ст. Тбилисской с железной дорогой | Рассматривается как не эффективный |
| **Реконструкция** | | |
|  | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | Рассматривается как эффективный |
|  | Реконструкция тротуаров | Рассматривается как эффективный |

### МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### *МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ*

Для эффективного управления содержанием автомобильных дорог применяются системы спутникового мониторинга (GPS/ГЛОНАСС) и метеорологической информации, видео- паспортизации и видео- диагностики.

**ИТС - интеллектуальные транспортные системы**

Основная цель ИТС — обеспечение пользователей информацией о текущем состоянии транспортной сети и предложение вариантов передвижения между заданными точками, осуществляемое с помощью мобильных устройств.

Создание сервисных служб ИТС включают в себя:

* управление дорожным движением,
* информирование участников движения,
* управление перевозками грузов и связанным с этим перевозками транспортным парком.

Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность.

***Категоризация деятельности в секторе ИТС***

* информирование участников движения- обеспечение пользователей ИТС как статической, так и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;
* управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам- управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;
* конструкция транспортных средств- повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств;
* грузовые перевозки- управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;
* общественный транспорт- функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;
* службы оперативного реагирования- обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);
* электронные платежи на транспорте- трансакции и резервирование в транспортном секторе;
* персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;
* мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды- деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;
* управление и координация при чрезвычайных ситуациях- деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;
* национальная безопасность- деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

**В диспетчерскую службу ИТС** стекается информация, которая передается участникам дорожного движения о:

* авариях;
* проведении ремонтных работ на участках дорог;
* маршрутах объезда выше перечисленных препятствий;
* расписании общественного транспорта;
* о месте нахождения средств общественного транспорта по отношению к месту нахождения пользователя,
* динамическую "подсадку" (посадку незапланированных пассажиров) диспетчеризацию перемещения транспортных средств грузового парка;
* предоставление информации перевозчикам и пользователям о движении транспорта и совершение «скооперированных» поездок, как грузового, так и легкового автотранспорта(для уменьшения транспортного потока на магистрали).
* автоматизированную сигнализацию о похищении автотранспортного средства, прослеживание похищенного транспортного средства
* автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорожного движения (например, о присутствии на пути пожилых лиц, лиц с ограниченными возможностями, дорожных рабочих, а также -мотоциклистов, велосипедистов, пешеходов).
* экстренном вызове служб спасения и ДПС (т.е. вызов спец служб и отслеживание перемещений данных служб в транспортном потоке)

Диспетчерская служба ведет контроль за соблюдением правил дорожного движения, использует функциональные возможности ИТС для повышения уровня безопасности групп, уязвимых участников дорожного движения

Меры повышения безопасности могут включать в себя:

* интеллектуальные регулируемые пешеходные переходы;
* системы предупреждения о значении скорости транспортного средства;
* сигнал о появлении транспортного средства;
* автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорог, дорожного движения (например, о присутствии на пути дорожных рабочих).

### *МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГЕТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ*

Согласно временным рекомендациям «Фоновые концентрации для городов и поселков, где отсутствуют наблюдения за загрязнением атмосферы на период 2014-2018гг.» для населенных пунктов с численностью населения 10 - 50тыс.чел. значения фоновых концентраций имеют следующие значения: ВВ – 195 мкг/м3, NO2 - 54 мкг/м3,NO - 24 мкг/м3, SO2 – 13 мкг/м3, CO2 – 2,4 мг/м3, H2S - 4 мкг/м3, формальдегид – нет, БП – 1,5 кг/м3.

*Примечание* :

ВВ-вещество, которое обычно называют «взвешенные вещества» , включает много различных компонент. В него входят пыль, зола, сажа, дым, сульфаты, нитраты и другие твердые составляющие. ВВ образуются в результате сгорания всех видов топлива и при производственных процессах

NO2-(двуокись азота) является основным загрязняющим веществом в атмосферном воздухе, который может оказывать существенное влияние на здоровье человека и окружающую среду.NO2приводит к образованию фотохимического смога, а при высоких концентрациях может увеличивать вероятность возникновения респираторных проблем. Двуокись азота сжигает слизистую оболочку дыхательных путей и может приводить к ослаблению устойчивости организма клеточным инфекциям. Это может вызывать такие проблемы, как хрипы в легких, кашель, простуда, грипп и бронхит. Повышенные концентрации двуокиси азота могут оказывать существенное влияние на людей, страдающих астмой, поскольку она может вызывать учащение и усиление приступов.NO2вследствие химических реакций может превращаться в азотную кислоту и вызывать кислотные дожди. Азотная кислота может разъедать металлы, обесцвечивать ткани и ухудшать состояние резины. При утилизации она также может повышать кислотность озер и причинять вред деревьям и зерновым культурам, приводя к существенным убыткам.

SO2-(диоксид серы) является основным загрязняющим веществом в атмосферном воздухе, который может оказывать существенное влияние на здоровье человека и окружающую среду. К вреду для здоровья, который причиняют высокие концентрацииSO2, относятся проблемы с органами дыхания, респираторные заболевания, изменения защитных функций легких и усугубление болезней органов дыхания и сердечнососудистой системы. Люди, страдающие астмой или хроническими болезнями легких или сердца, наиболее восприимчивы кSO2. Он также наносит вред деревьям и зерновым культурам.SO2наряду с оксидами азота является основным предшественником кислотных дождей. Это приводит к повышению кислотности озер и рек, ускоряя коррозию зданий, ухудшает видимость и уничтожает леса.SO2также приводит к образованию микроскопических кислотных аэрозольных взвесей, которые серьезно влияют на здоровье, а также приводят к изменению климата.

Согласно интегральным значениям экологической проблемы « Загрязнения атмосферного воздуха», Тбилисский район находится в наиболее благоприятной зоне. По оценке актуальности проблемы, относится к низкой группе зараженности атмосферного воздуха. (Доклад о состоянии природопользования и об охране окружающей среды Краснодарского края в 2014 году МИНИСТЕРСТВО ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ).

### *МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры осуществляется на основании анализа транспортного спроса и пассажиропотока. Исходя из этого в случае необходимости осуществляется корректировка транспортной модели. Необходимые мероприятия по сбору данных о транспортном спросе и пассажиропотоке проводятся транспортными организациями с контролем муниципального образования. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания

Анализ проведенный в Тбилисском сельском поселении указывает на необходимость создание объединенной диспетчерской службы:

* МЧС (включая пункт пожарной безопасности);
* служба скорой медицинской помощи;
* коммунальная служба,

в сотрудничестве со службой по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры.

### МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Таблица №20. Перечень программных мероприятий с разбивкой по годам*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Программные мероприятия** | **Год**  **реализации** |
| **1** | **2** | **3** |
| **Мероприятия по строительству** | | |
|  | Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории | 2028-2030 |
|  | Строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский | 2022-2024 |
|  | Строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань | 2021 |
|  | Строительство одноуровневой транспортной развязки по типу кольцо на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | 2028-2030 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Кропоткин» | 2028-2030 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Нововладимировская» | 2025-2027 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения от автодороги «Тбилисская-Нововладимировская» - до п. Мирный» | 2025-2027 |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Воздвиженская | 2025-2027 |
|  | Строительство одноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги «г. Краснодар-г. Кропоткин» и автодороги «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» | 2028-2030 |
|  | Строительство моста на р. Кубань | 2021 |
|  | Строительство 2 пешеходных переходных мостов над железной дорогой | 2022-2024 |
|  | Строительство современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров. | 2020-2030 |
|  | Устройство велодорожек | 2018-2019 |
|  | Устройство тротуаров | 2018 |
|  | Возведение специальных экранирующих сооружений вдоль железной дороги для уменьшения негативного влияния на жилые территории | 2022-2024 |
| **Мероприятия по реконструкции** | | |
|  | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | 2017-2024 |
|  | Реконструкция тротуаров | 2018-2019 |

### ОЦЕНКАОБЪЕМОВИИСТОЧНИКОВФИНАНСИРОВАНИЯ

### *ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ*

Источников финансирования инфраструктурных программ довольно много:

1. Федеральный бюджет.
2. Расходыфедеральногобюджетаидутнаремонтфедеральныхдорог,субсидиирегионамнаподдержаниерегиональныхдорог.С2017г.предусмотрено 100%-ное нормативное финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, в том числе за счет введения сбора платы за проезд большегрузного транспорта.

Смысл нововведения заключается в том, что именно тяжелые грузовики наносят основной урон дорогам, а потому должны компенсировать расходы на их ремонт.

1. Фонд национального благосостояния (ФНБ) на реализацию крупных инфраструктурных проектов.
2. Региональные бюджеты Финансирование региональных дорог осуществляется из региональных дорожных фондов, которые формируются за счет транспортного налога, основной части топливных акцизов(72%) и субсидий федерального бюджета. Однако с ростом акцизов увеличивается стоимость бензина для потребителей (в среднем на 1-3руб.),что может вызвать общественное недовольство.
3. Собственные и заемные средства естественных монополий (Газпром, Транснефть, РЖД).
4. Бюджетные, собственные и заемные средства ГК«Автодор». В 2009г. правительство создало государственную корпорацию «Автодор», главными задачами которой стали формирование опорной сети скоростных федеральных автомобильных дороги привлечение в отрасль частных инвесторов.
5. Пенсионные фонды, однако, в России из-за дефицита пенсионного фонда этих средств пока немного, вряд ли он сможет стать новым источником финансирования инфраструктуры.
6. Частные инвесторы. **В условиях дефицита бюджетных средств и пенсионного фонда частные инвестиции остаются единственным потенциальным источником для увеличения расходов на инфраструктуру.** В настоящий момент частные инвесторы вкладывают средства в сегменты транспортной инфраструктуры с наиболее высоким возвратом на вложенный капитал, главным образом в портовые и аэропортовые терминалы. **Дорожные концессии могут принести инвесторам высокую долгосрочную доходность.** ГК «Автодор» предлагает инвесторам проекты двух типов концессионных соглашений: с прямым сбором оплаты (directtollconcession) и контракт жизненного цикла(availabilitypaymentsconcession).

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти местного самоуправления, подготовка инициативных предложений.

Прогнозная (справочная) оценка привлечения средств федерального бюджета, бюджетов государственных внебюджетных фондов, физических и юридических лиц на достижение цели и решение задач программы представлена в таблице 21.

### *ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ*

*Таблица №21.Объем финансовых ресурсов необходимый длярешения задач ПКР транспортной инфраструктуры*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Программные мероприятия** | **Ед. изм.** | **Кол-во** | **Категория дороги/кол-во полос** | **Укрупненные цены строительства**  **(тыс.руб.)** | **Источники финансирования** |
| **Мероприятия по реконструкции** | | | | | | |
| **Реконструкция, капитальный ремонт существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц** | | | | | | |
| **Тбилисский район** | | | | | | |
|  | Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Темрюк – Краснодар - Кропоткин» с повышением технической категории в границах Тбилисского района | м. | 21970 | I/4 | 1637534,74 | краевой и федеральный бюджет |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Кропоткин» в границах Тбилисского района | м. | 15830 | III/2 | 459511,15 | бюджет района целевые программы |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская - Нововладимировская» в границах Тбилисского района | м. | 17000 | IV/2 | 389966,01 | бюджет района целевые программы |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения от автодороги «Тбилисская-Нововладимировская» - до п. Мирный» | м. | 17700 | IV/2 | 406023,43 | бюджет района целевые программы |
|  | Реконструкция дорожного полотна автомобильной дороги местного значения «Тбилисская-Воздвиженская в границах Тбилисского района | м. | 22080 | III/2 | 640935,32 | бюджет района целевые программы |
| **ВСЕГО:** | | | | | **3533970,65** |  |
| **ст. Тбилисская** | | | | | | |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по пер. Бригадному от ул. Красной до ул. Хуторской | м. | 355 | V/1 | 2336,23 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул.Казачья от ул. Октябрьская до ул. Красная. | м. | 635 | V/1 | 4178,88 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт продолжения ул. Пролетарская от ул. Элеваторная до автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» | м. | 2930 | IV/2 | 67211,79 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Колхозная от ул. Октябрьская до ул. Горовая. | м. | 685 | V/1 | 4507,93 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Заводская от ул. Переездная до ул. Водопроводная | м. | 832 | V/1 | 5475,33 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Набережная от дома №1 до ул. Вокзальная | м. | 1400 | V/1 | 9213,29 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Почтовая от. ул. Первомайская до ул. Коммунальная | м. | 140 | V/1 | 921,33 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Дзержинского от ул. Октябрьская до ул. Красная. | м. | 430 | V/1 | 2829,80 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Шпилевая от ул. Октябрьская до ул. Красная. | м. | 355 | V/1 | 2336,23 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Миллионная от ул. Дзержинского до ул. Шпилевая | м. | 390 | V/1 | 2566,56 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Горовая от ул. Вокзальная до пер. Светлый | м. | 390 | V/1 | 2566,56 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по пер. Светлый, на всем протяжении | м. | 550 | V/1 | 3619,51 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Предгорная от ул. Колхозная до ул. Водопроводная | м. | 288 | V/1 | 1895,31 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство дорожного полотна в асфальтовом исполнении по проезду к дачному поселку от ул. Октябрьская до дачного поселка | м. | 3590 | IV/2 | 82351,65 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Садовая от ул. Новая до ул. Кубанская | м. | 338 | V/1 | 2224,35 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Коммунальная от ул. Почтовая до ул. Миллионная | м. | 110 | V/1 | 723,90 | бюджет поселения целевые программы |
| **х. Северин** | | | | | | |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Пролетарская от ул. Буденного до ул. Мира | м. | 539 | V/1 | 3547,12 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Усовершенствование дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Красноармейская от ул. Буденного до ул. Мира | м. | 650 | V/1 | 4277,60 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Гоголя от ул. Красная до ул. Ленина | м. | 500 | V/1 | 3290,46 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт дорожного полотна в асфальтовом исполнении по ул. Буденного от ул. Юбилейная до ул. Чапаева | м. | 365 | V/1 | 2402,04 | бюджет поселения целевые программы |
| **ВСЕГО:** | | | | | **208475,87** |  |
| **Мероприятия по строительству** | | | | | | |
| **Прокладка новых автодорог** | | | | | | |
| **Тбилисский район** | | | | | | |
|  | Строительство автодороги местного значения, связывающей п. Восточный и п. Первомайский от автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» до п. Первомайский | м. | 11100 | IV/2 | 254624,86 | бюджет района целевые программы |
|  | Строительство восточного обхода ст. Тбилисской через проектируемый мост на р. Кубань от автодороги «Тбилисская-Кропоткин» до автодороги «Тбилисская-Воздвиженская» | м. | 6950 | IV/2 | 159427,28 | бюджет района целевые программы |
| **ВСЕГО:** | | | | | **414052,14** |  |
| **Строительство объектов транспортной инфраструктуры** | | | | | | |
|  | Строительство одноуровневой автомобильной развязки в западной части ст. Тбилисской на пересечении региональной автодороги «г. Краснодар-г. Кропоткин»и автодороги «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» | 100м2 | 10,5 | - | 52174,53 | краевой и федеральный бюджет |
|  | Строительство моста на р. Кубань для прохождения проектируемой автодороги местного значения связывающей автодороги местного значения «ст. Тбилисская – г. Кропоткин» и «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» | м2 | 2280 | - | 194783,50 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство пешеходного переходного моста над железной дорогой по ул. Вокзальная | м2 | 25 | - | 1973,06 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство пешеходного переходного моста над железной дорогой по ул. Переездная | м2 | 25 | - | 1973,06 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство одноуровневой транспортной развязки по типу кольцо на пересечении автодороги регионального значения и продолжения улицы Пролетарской ст. Тбилисской | м2 | 600 | I/4 | 17416,72 | краевой и федеральный |
|  | возведение специальных экранирующих сооружений вдоль железной дороги для уменьшения негативного влияния на жилые территории | м2 | 24320 | - | 99712,0 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство современных комплексов придорожного обслуживания и транспортно-логистических центров пересечение региональной автодороги «г. Краснодар – г. Кропоткин» и автодороги «ст. Тбилисская –ст.Нововладимировская» | - | - | - | Расчет по строительству объектов придорожного сервиса произведен в «ПКР социальной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения» | бюджет поселения целевые программы, частные инвестиции. |
| **ВСЕГО:** | | | | | **368032,87** |  |
| **Устройство тротуаров на территории поселения** | | | | | | |
| **ст. Тбилисская** | | | | | | |
|  | Строительство Тротуара по ул. Октябрьской от ул. Школьной до пер. Бригадный) | м2 | 1815 | Тротуары из асфальтобетона | 1090,91 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Элеваторной от дома № 15 до клуба МБУК «Тбилисский КДЦ» | м2 | 1500 | Тротуары из асфальтобетона | 2007,82 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Водопроводной от ул. Октябрьской до ул. Пристанционной | м2 | 825 | Тротуары из асфальтобетона | 1104,30 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Переездная до ул. Колхозная | м2 | 2×825 | Тротуары из асфальтобетона | 2208,60 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Колхозная до ул. Вокзальная | м2 | 2×960 | Тротуары из асфальтобетона | 2570,00 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Вокзальная до ул. Первомайская | м2 | 2×1350 | Тротуары из асфальтобетона | 3614,07 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Октябрьская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Первомайская до ул. Кубанская | м2 | 2×937 | Тротуары из асфальтобетона | 2508,43 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Первомайская (по двум сторонам от автодороги) от ул. Октябрьская до ул. Красная | м2 | 2×1170 | Тротуары из асфальтобетона | 3132,19 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Капитальный ремонт тротуара по ул. Вокзальная (по двум сторонам от автодороги) от ул. Октябрьская до ул. Предгорная | м2 | 2×1005 | Тротуары из асфальтобетона | 2690,47 | бюджет поселения целевые программы |
| **ВСЕГО:** | | | | | **20926,76** |  |
| **Устройство велодорожек на территории поселения** | | | | | | |
| **ст. Тбилисская** | | | | | | |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьской от ул. Школьной до пер. Бригадный) | м2 | 1392 | Велодорожки из асфальтобетона | 1389,78 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Элеваторной от дома № 15 до клуба МБУК «Тбилисский КДЦ» | м2 | 1150 | Велодорожки из асфальтобетона | 1148,16 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Водопроводной от ул. Октябрьской до ул. Пристанционной | м2 | 633 | Велодорожки из асфальтобетона | 631,99 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская от ул. Переездная до ул. Колхозная | м2 | 633 | Велодорожки из асфальтобетона | 631,99 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская от ул. Колхозная до ул. Вокзальная | м2 | 736 | Велодорожки из асфальтобетона | 734,83 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская от ул. Вокзальная до ул. Первомайская | м2 | 1035 | Велодорожки из асфальтобетона | 1033,35 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская от ул. Первомайская до ул. Кубанская | м2 | 718 | Велодорожки из асфальтобетона | 717,60 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Первомайская от ул. Октябрьская до ул. Красная | м2 | 897 | Велодорожки из асфальтобетона | 895,57 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Вокзальная от ул. Октябрьская до ул. Предгорная | м2 | 770 | Велодорожки из асфальтобетона | 768,77 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Октябрьская от ул. Кубанская до ул. Школьная | м2 | 1357 | Велодорожки из асфальтобетона | 1354,83 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Школьная от ул. Октябрьская до ул. Красная | м2 | 575 | Велодорожки из асфальтобетона | 574,08 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Красная от ул. Кубанская до ул. Школьная | м2 | 1265 | Велодорожки из асфальтобетона | 1262,98 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Красная от ул. Школьная до ул. Шпилевая | м2 | 782 | Велодорожки из асфальтобетона | 780,75 | бюджет поселения целевые программы |
|  | Строительство велодорожки по ул. Красная от ул. Шпилевая до пер. Средний | м2 | 1219 | Велодорожки из асфальтобетона | 1217,05 | бюджет поселения целевые программы |
| **ВСЕГО:** | | | | | **13141,73** |  |
| **ИТОГО:** | | | | | **4558600,05** |  |

### ОЦЕНКАЭФФЕКТИВНОСТИМЕРОПРИЯТИЙ

*Таблица 22.Сводная таблица по реализации программных мероприятий*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **ИТОГО** | **2017г.** | **2018г.** | **2019г.** | **2020г.** | **2021г.** | **2022-2024г.** | **2025-2027г.** | **2028-2030г.** |
| **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| Устройство велодорожек | **13141,73** | 0,00 | 3801,92 | 9339,81 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Устройство и реконструкция тротуаров | **20926,79** | 0,00 | 15104,13 | 5822,66 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Строительство объектов транспортной инфраструктуры | **368032,87** | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 194783,5 | 103658,12 | 0,00 | 69591,25 |
| Строительство новых автодорог | **414052,14** | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 159427,28 | 254624,86 | 0,00 | 0,00 |
| Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих автодорог вне населенных пунктов | **3533970,65** | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1436924,8 | 2097045,89 |
| Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | **208475,87** | 6515,11 | 9983,26 | 20433,77 | 104331,94 | 0,00 | 67211,79 | 0,00 | 0,00 |
| ИТОГО | **4558600,05** | **6515,11** | **28889,31** | **35596,24** | **104331,94** | **354210,78** | **425494,77** | **1436924,76** | **2166637,14** |
| Процент реализации | 100 | 0 | 0,6 | 0,8 | 2,3 | 7,8 | 9,3 | 31,5 | 47,5 |
| из них бюджет поселения | 1823440,02 | 2606,04 | 11555,72 | 14238,50 | 20866,39 | 70842,16 | 85098,95 | 287384,95 | 0,00 |
| программы софинансирования | 2735160,03 | 3909,07 | 17333,59 | 21357,74 | 83465,55 | 283368,62 | 340395,82 | 1149539,81 | 2166637,14 |
| эффект от реализации ПКР % | 100 | 0,1 | 0,8 | 1,6 | 3,8 | 11,6 | 21,0 | 52,5 | 100,0 |

В Тбилисском СП предусмотрено 6 основных мероприятия по реализации ПКР транспортного развития. Мероприятия предусмотрены в зависимости от степени важности и потребности.

1. В настоящее время в Тбилисское сельское поселение не обеспечено велосипедными дорожками, Программой предусмотрено устройство велодорожек в период с 2018-2019 годы.

2. Тбилисское сельское поселение в должной мере не обеспечено тротуарами, Программой предусмотрена реконструкция и устройство пешеходных дорожек в центральной части ст. Тбилисская в период с 2018-2019 годы.

3. Строительство объектов транспортной инфраструктуры рассчитано на период с 2021-2024 годы.

4. Реконструкция, капитальный ремонт дорог сельского поселения и Тбилисского района, проходящих вне населенных пунктов будет выполняться в период с 2025-2030 годы, с учетом физического износа дорог и фактической необходимости в ремонте или реконструкции дорожного полотна.

5. Прокладка новых автодорог местного значения предусмотрена в период с 2021-2024 годы.

6. Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц будет проводиться в период с 2017-2024 годы.

ВЫВОДЫ:

Реализация программных мероприятий рассчитана на период 14 лет, с разбивкой на 2 очереди строительства и решает все задачи направленные на улучшение транспортной инфраструктуры Тбилисского сельского поселения. Основная задача ПКР- снижение аварийности на территории поселения.

*Диаграмма 6.*

*Эффект от реализации программных мероприятий (%.)*

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ

Назревает необходимость пересмотра приоритетов в области организации и управления авто- транспортной деятельностью, в том числе проведения технического перевооружения автомобильного транспорта и дальнейшего совершенствования организации транспортного процесса на безопасном уровне.

Значительного и заметного для общества снижения смертности на улицах и дорогах России, возможно, достичь исключительно на путях последовательного приведения институциональной среды дорожного движения к стандартам, характерным для развитых стран мира.

В этих целях в краткосрочной перспективе необходимо сформировать и утвердить в законодательстве, правоприменительной практике и общественном сознании институты и реализационные механизмы, обеспечивающие:

* безусловное равенство прав, обязанностей и ответственности участников дорожного движения;
* пресечение практики агрессивного (опасного, субстандартного) вождения транспортного средства;
* социальную норму стандартов грамотного, ответственного и доброжелательного транспортного поведения.

Одновременно необходима твёрдая и регулярно подтверждаемая установка власти на неотвратимое наказание опасных (агрессивных)водителей, независимо от их статуса и прочих посторонних обстоятельств.

Страны Западной Европы, а также Япония, Канада, Австралия и ряд других развитых с транзадают рубеж «лучших современных практик» по показателю транспортных рисков–одинпогибшийна10тыс.автомобилей.

ВРоссииуровеньтранспортныхрисковсоставил6,6погибшихна10тыс.автомобилей.Присохранениисложившейсяинституциональнойсредыдорожногодвиженияврядлиможноожидатьболеезначимыхуспеховвделеснижениясмертностинадорогах.

**Предложения по институциональным преобразованиям**

1. Контроль над получением удостоверения на управление транспортным средством;
2. Введение такого понятия как «Водительская история»;
3. Отказ от практики мировых соглашений с семьей погибших, позволяющий виновнику избежать наказания;
4. Ужесточение контроля службы безопасности на автотранспортном предприятии осуществляющей систематический контроль за выпуском автотранспорта на линию:

* проверка автотранспортного средства,
* проверка водителя,
* проверка в части выполнения нормативных документов,
* проверка графиков по профилактике дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения.

1. Ужесточения контроля за проведение ТО транспортного средства;
2. Ремонт участков дороги, сооружение остановочных пунктов;
3. Создание регулируемых пешеходных переходов, адаптированных под разные слои населения;
4. Обучение в детских образовательных учреждениях правилам дорожного движения и безопасного поведения на дороге.

### ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ

Укрупнённые показатели на устройство автодорог дифференцированы в зависимости от категорииавтомобильных дорог, числа полос движения (1-но, 2-х, 4-х, б-и, 8-и полосные), состава работ.

Показатели НЦС учитывают основные конструктивные решения и виды работ на основаниипроектных решений по реализованным проектам строительства автодорог и искусственных сооружений.

Показатели норматива цены строительства автомобильных дорог и транспортных развязокучитывают затраты на выполнение работ:

земляное полотно:

- планировка площадей;

- рыхление грунта, уплотнение грунта и полив уплотняемого грунта водой;

- подвозка/вывоз грунта;

- разработка выемок и возведение насыпей;

- укрепление откосов земляного полотна: щебнем, посевом многолетних трав;

- устройство упоров при укреплении откосов;

- возведение искусственных сооружений, устройство водопропускных труб, устройство водоотвода

(устройство канав, сборных железобетонных лотков, испарительных бассейнов, поглощающих колодцев и

т.д.);

дорожная одежда:

- устройство подстилающих и выравнивающих слоев из песка;

- устройство оснований из щебеночно-гравийно-песчаной смеси, обработанной цементом;

- устройство оснований из щебня, черного щебня;

- устройство покрытая из асфальтобетонных смесей или монолитного бетона;

- устройство и укрепление обочин;

- устройство разделительных полос;

обстановка и обустройство:

- установка дорожных знаков и информационных табло;

- устройство барьерных ограждений;

- устройство шумозащитных экранов;

- устройство разметки проезжей части;

- устройство бортовых камней;

- устройство тротуаров

- устройство автобусных остановок (павильонов) и остановочных карманов;

- устройство площадок отдыха и стоянок автомобилей;

- устройство АСУДД (табло информационных динамических, светофорных объектов).

Устройство электроосвещения автодорог не учтено показателями НЦС и учитывается отдельно.

### ЛИТЕРАТУРА

1. ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО. ПЛАНИРОВКА И ЗАСТРОЙКА ГОРОДСКИХ И СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ СНиП.2.07.01-89\*МОСКВА1994
2. НЦС81-02-2014. Укрупненные нормативы цены строительства. Государственные сметные нормативы. Укрупненные нормативы цены строительства. Дата актуализации: 21.05.2015.
3. СНиП32-01-95 СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ И ПРАВИЛА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КОЛЕИ 1520 мм. МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНСТРОЙРОССИИ)
4. Полосы отвода, охранные зоны железных дорог В соответствии с ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10января 2003года №17-ФЗ
5. «Концепция развития велотранспорта России» Игорь Налимов, 5октября 2007г.
6. ГОСТРИСО37120- 2015 Устойчивое развитие сообщества. Показатели сельских услуг и качества жизни. Дата введения 2016-02-01.
7. ГОСТРИСО14813-1-2011 Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Дата введения 2012-03-01.