

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 25 ДЕКАБРЯ 2015 ГОДА  
№ 1440 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К ПРОГРАММАМ  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ПОСЕЛЕНИЙ, ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ»  
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Программа  
«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Гулькевичского  
городского поселения Гулькевичского района»**

город Ростов-на-Дону  
2016 год

Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры  
Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района»

Разработчик: ООО «Технологии Сколково»

Директор Н.В. Гуназа \_\_\_\_\_

М.П.

## Содержание

1. Паспорт
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико - экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры
7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения

## 1. Паспорт

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района» (далее - программа)
Основания для разработки программы	Градостроительный кодекс РФ, Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Разработчик программы, его местонахождение	ООО «Технологии Сколково» г. Ростов-на-Дону, ул. 339-ой Стрелковой Дивизии, 21/1 <a href="http://www.rostpromproject.com">www.rostpromproject.com</a>
Наименование Заказчика, его местонахождение	Администрация муниципального образования Гулькевичское городское поселение 352190, Россия, Краснодарский край, Гулькевичский район, город Гулькевичи, улица Малиновского, д. 36
Цели программы	<p>а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района;</p> <p>б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района;</p> <p>в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района;</p> <p>г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Гулькевичском городском поселении Гулькевичского района;</p> <p>д) условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения</p>

	<p>безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
Задачи программы	<p>а) повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;</p> <p>б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</p> <p>в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения;</p> <p>г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;</p> <p>д) условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности	<p>Целевые показатели (индикаторы):</p> <p><u>Расчетный показатель минимально допустимого уровня автомобилизации, автомобилей на 1 тыс. человек 300 - 350</u></p>

<p>населения объектами социальной инфраструктуры</p>	<p>- 2017 - 2020 годы, 350 - 450 - 2021 - 2030 годы.</p> <p><u>Магистральные дороги регулируемого движения (ДРД)</u>  <u>Расчетная скорость движения - 80 км/ч</u></p> <p><u>Магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения (УНД) - 100 км/ч</u></p> <p><u>Магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения (УРД) - 80 км/ч</u></p> <p><u>Магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные (УТП) - 70 км/ч</u></p> <p><u>Магистральные улицы районного значения пешеходно-транспортные (УПТ) - 50 км/ч</u></p> <p><u>Улицы в жилой застройке (УЖ) - 40 км/ч</u></p> <p><u>Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) (УПр) - 50 км/ч</u></p> <p><u>Парковые дороги (ДПар) - 40 км/ч</u></p> <p><u>Проезды (Пр) основные - 40 км/ч</u></p> <p><u>Проезды (Пр) второстепенные - 30 км/ч</u></p> <p><u>Велосипедные дорожки (ДВ) - 20 км/ч</u></p> <p><u>Ширина в красных линиях, м: 40 - 65, 40 - 80, 35 - 70, 30-45, 15 - 25</u></p> <p><u>Ширина полосы движения, м: 3,75, 3,50, 4,00, 3,00, 5,50-3,0, 1,00, 0,75, 1,50</u></p> <p><u>Число полос движения: 2 - 6, 4 - 6, 2 - 3, 1 - 2</u></p> <p><u>Наименьший радиус кривых в плане, м: 400, 500, 250, 125, 90, 75, 50, 25, 30</u></p> <p><u>Наибольший продольный уклон, %: 50, 40, 60, 70, 80</u></p> <p><u>Радиус закругления проезжей части дорог и улиц, м при новом строительстве в условиях реконструкции</u></p> <p><u>Магистральные улицы и дороги - 15,0 12,0</u></p> <p><u>Улицы и дороги местного значения - 12,6,0</u></p> <p><u>Проезды - 8,0 5,0</u></p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп</p>	<p>По состоянию на 1 октября 2016 года на территории Гулькевичского городского поселения на перспективу предлагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них;</li> <li>- строительство тротуаров;</li> <li>- строительство остановочных пунктов;</li> <li>- размещение дорожных знаков и указателей на улицах города Гулькевичи.</li> </ul> <p>По состоянию на 1 октября 2016 года мероприятия по</p>

мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры согласовываются с мероприятиями Генерального плана Гулькевичского городского поселения. В случае необходимости допускается внесение корректировок в указанную Программу.
Сроки и этапы реализации программы	2017-2030 годы: 1-й этап 2017-2024 годы, 2-й этап - 2025-2030 годы
Объемы и источники финансирования	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Бюджет Гулькевичского городского поселения.</li> <li>2. Бюджет муниципального образования Гулькевичский район</li> <li>3. Краевой бюджет</li> <li>4. Федеральный бюджет</li> <li>5. Внебюджетные источники.</li> </ol> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017-2030 годов, уточняются при формировании проектов бюджета Гулькевичского городского поселения с учетом изменения ассигнований из бюджетов муниципального образования Гулькевичский район и бюджета Краснодарского края.</p>

## **2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Одно из важнейших проявлений и последствий глобализации - ломка политического пространства мира. Национальные государства перестают быть единственной суверенной формой строения пространства. Они передают часть властных полномочий глобальным структурам власти «вверх», а также своим политическим регионам и трансграничным территориям «вниз». Межгосударственная и глобальная конкуренция ужесточается. Постиндустриальные страны и их объединения (ЕС, НАТО, ОБСЕ, НАФТА) наращивают политическую интеграцию и успешно преодолевают центробежные тенденции.

Россия только в пределах Краснодарского края имеет единственный выход к Черному морю на протяжении свыше 400 км от Тамани до Адлера. Кубань может быть ярким примером «точки-ворот», геополитического «ключа» (keypoint).

Напротив, страны «третьего мира» и Россия сталкиваются с усилением территориальной «рыхлости», а в крайних формах - и сепаратизма. С особой остротой задача сохранения политической субъектности стоит перед странами, неоднородными по своей цивилизационной идентичности, в т. ч. перед Россией. 1990-е годы памяты для нашей страны утратой долгосрочной стратегии и приоритетов геополитики, сокращением сфер влияния, дроблением внутреннего пространства. Качественно иное состояние политического пространства, в т. ч. на уровне субъектов Российской Федерации, требует создать новые отрасли знания. Речь идет о «внутренней геополитике».

Она осмысливает модели строения пространства отдельных стран, выявляет факторы положения субгосударственных регионов и местных сообществ, предлагает меры по управлению территориальным развитием. В данной работе преследуется цель определить конфликтогенные факторы геополитической ситуации в Краснодарском крае и дать оценку индикаторов развития региона. На наш взгляд, ключевое понятие для осмысления территориально неоднородных политических систем - «многосоставное общество» (plural society). Для него характерны устойчивые долгосрочные расколы на обособленные сегменты, т. н. «социокультурные расколы» (cleavages) - между городом и деревней, центром и периферией, по уровню образования, по партийным ориентациям жителей и т. д. Расколы возникают и закрепляются в долгосрочном развитии, носят историко-культурный характер. В условиях возросшего традиционализма многих российских регионов, в т. ч. Кубани, роль цивилизационных факторов в геополитических процессах повышается. В особенности надо выделить такие факторы, как историческая и этническая, религиозная и региональная идентичности.

Поскольку Кубань на протяжении веков была контактной зоной цивилизаций, а также пограничной территорией, особую значимость в ее изучении приобретают «теории среднего уровня», объясняющие историческую динамику пространства. Таковы эволюционная модель расширения ядер территории, а также теория диффузии политических новшеств.

Перейдем к прикладному анализу факторов геополитического положения Кубани. Любой регион с точки зрения политической географии состоит из объектов 3 типов: площади, линейных объектов (границ и точечных объектов (населенных пунктов)). Краснодарский край занимает территорию 76,0 тыс. кв. км (0,4 % территории России, т. е. 45-е место из 89 регионов страны). Население края по Всероссийской переписи 2002 года - 5124,4 тыс. чел. (3,5% и 3-е место). Плотность населения - 67,4 чел./кв. км, отстает лишь от столичных городов и Ингушетии. Уровень урбанизации - 53,4% довольно низок по российским меркам. С точки зрения коммуникативного подхода Кубань - высокоинтегрированный регион с центральным расположением культурного ядра - города Краснодара. Его равномерно окружают «пояса общения» в пределах досягаемости: за 1 час. автомобильной езды (90 км), от 1 до 2 час. (90-180 км), свыше 2 час. (более 180



км). Основным барьером общения - Большой Кавказский хребет по оси с северо-запада на юго-восток. Внутри Краснодарского края анклавно расположена Республика Адыгея (территория 7,6 тыс. кв. км, население 447,0 тыс. чел.). Она до осени 1990 года была частью края в качестве Адыгейской автономной области, неразрывно экономически и социокультурно связана с краем и сейчас. Между обоими субъектами федерации сложились добрососедские устойчивые отношения. Краснодарский край имеет общую протяженность с запада на восток 380 км, с севера на юг - 370 км. Общая протяженность его границ - 1540 км, из них 800 - сухопутных (в т. ч. 76 км - межгосударственных с Грузией на абхазском участке) и 740 км - морских (с Украиной по Азовскому морю и Керченскому проливу, а также по Черному морю - со странами бассейна). Россия только в пределах Краснодарского края имеет единственный выход к Черному морю на протяжении свыше 400 км от Тамани до Адлера. Кубань может быть ярким примером «точки-ворот», геополитического «ключа» (keupoint). Она размещена вдоль границ геостратегических сфер влияния РФ и НАТО; она невелика по размерам и имеет широкий доступ к внешнеполитическому пространству. Кубань - самобытный культурно-исторический регион с особым этническим, религиозным, социо-политическим обликом. Кубань достаточно богата природными ресурсами и чаще играла в истории роль «переднего края» России, чем торговых и культурных ворот из внешнего мира в страну. Границы Краснодарского края по свойствам на юге и западе природные (проходят по естественным рубежам - морям, горным хребтам). Экономический характер имеют северные и восточные границы. По своей истории это границы «наложенные» и постадминистративные. По функциям - контактные с Ростовской областью и Ставропольским краем, фильтрующие - с Карачаево-Черкессией, Абхазией, Украиной. Этническая контрастность границ выражена только на абхазском участке, т. к. в Адыгее 67,9% населения - русские. Приграничные Урупский, Зеленчукский, Черкесский районы Карачаево-Черкесии до недавнего времени имели в основном русское население, а в 1992 году пытались перейти из состава автономной республики в состав Краснодарского края. Пограничное положение Кубани серьезно влияет на региональную культуру, способствует закреплению «психологии фронта» и множественной идентичности.

Край относится к числу агропромышленных регионов - «ворот» России во внешний мир. Кубань обеспечивает 1,2% объема промышленной продукции РФ и 5,7% сельскохозяйственной продукции; 4,3% платных услуг населению от общероссийского объема. При этом краевой ВРП составляет 2,6% российского, а экономически активное население - 3,3%. Соотношение стоимости промышленности и сельского хозяйства друг к другу составило 59,5:40,5%. Динамика макроэкономических показателей края в постсоветский период отчетливо делится на два периода: спад 1990-х годов и современный подъем. По многим показателям Кубань близка к предельно-критическим значениям. Общероссийский экономический подъем проявился на Кубани своеобразно.

Географические преимущества края - развитая транспортная сеть, достаточно мощные порты, емкий потребительский рынок, высокая стоимость плодородной земли вызвали опережающий рост третичного сектора: отраслей туризма, связи, транспорта, а также энергетики и строительства. Благодаря геополитической стабильности Кубань сделала резкий рывок в развитии внешнеэкономических связей. В 2003 году край признан самым инвестиционным привлекательным из регионов РФ, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга. Край выделяется на карте Европейской России опережающим ростом иностранных инвестиций. Если все инвестиции в основной капитал составляют в крае 4,5% от российской стоимости, то все иностранные инвестиции - 8,9%, а прямые иностранные инвестиции - 21,8%. По всей России только 40,2% иностранных инвестиций - прямые, а в Краснодарском крае - 97,9%. Растет и вовлеченность Кубани во внешнюю торговлю. В 2001 году Кубань впервые обеспечила положительное (активное) сальдо своей внешней торговли. Но эти успехи, увы, достигаются за счет вывоза минерального сырья и развития отраслей агропромышленного и туристического комплекса, а не наукоемких производств.

Экономический рост остро ставит проблему развития транспортной и энергетической сети Кубани. Сейчас через порты края идет 23,7% экспорта РФ. Общероссийское значение имеет транзит нефтегазовых ресурсов Каспия и Чечни через Краснодарский край. Именно Кубань - единственный выход терминалов к Черноморскому побережью с последующим морским экспортом в Турцию и страны Балкан.

Рост трубопроводного транзита имеет и негативные последствия: - загрязнение экологии черноморских курортов, монополизм Турции как «хозяйки» Босфора и Дарданелл по квотам морского экспорта нефтепродуктов, усиление влияния турецкого бизнеса в экономике региона. Ежегодно в крае регистрируется 9-11 тысяч граждан Турции - 1/3 иностранцев, посещающих Кубань. Среди них - причастные к разведывательной деятельности, незаконному вывозу ценного леса Кубани и Адыгеи, контрабанде наркотиков и оружия. Экономическое развитие объективно повышает роль Черноморского побережья и крупных городов в геополитическом пространстве края, увеличивает коммуникационную «компактность» региона. Однако слабое развитие инновационного наукоемкого сектора экономики, а также проникновение иностранного капитала в Краснодарский край, могут привести к зависимости Кубани от трансграничных партнеров, ослабить интеграцию региона в общероссийский рынок.

Административный центр Гулькевичского района – город Гулькевичи, расположенный в 165 км от Краснодара. В нем проживают 34,289 тыс. человек.

В Гулькевичском районе имеется три железнодорожные станции, его территорию пересекает федеральная автомобильная дорога «Кавказ». Хорошо развито автобусное сообщение.

По территории района проложены магистральный газопровод Александровск – Ленинградская, нефтепровод Малгобек – Тихорецк, волоконно-оптическая линейная связь.

Гулькевичское городское поселение расположено на севере Гулькевичского района, граничит на севере с Гирейским городским поселением, на востоке с сельским поселением Венцы-Заря, на юге с Комсомольским сельским поселением, на западе с Новоукраинским сельским поселением и Красносельским городским поселением.

На территории Гулькевичского городского поселения расположено три населенных пункта: город Гулькевичи – административный центр муниципального образования Гулькевичский район и Гулькевичского городского поселения, село Майкопское, хутор Лебяжий.

Городское поселение и город Гулькевичи пересекает с северо-запада на юго-восток железная дорога Ростов – Баку. Автомобильными дорогами город связан со всеми населенными пунктами Гулькевичского района и Краснодарского края.

Город расположен на берегах реки Самойлова Балка, пересекающей город с востока на запад.

Вне границ населенного пункта территорию поселения составляют земли промышленности и иного специального назначения, земли сельскохозяйственного назначения, земли водного фонда.

Существующее транспортное обеспечение связи населенных пунктов внутри поселения и с населенными пунктами за его пределами представлено автомобильными и железными дорогами.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

Автомобильно-дорожная составляющая поселения, как и всего района, представлена сетью дорог с капитальным и низшим типом покрытия. Под капитальным типом покрытия понимаются дороги с асфальтобетонным покрытием, а под низшим типом – грунтовые дороги. По территории городского поселения в общей сложности проходит порядка 64 км автомобильных дорог, из них: с капитальным типом покрытия – 42 км, грунтовых – 22 км.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Гулькевичского городского поселения составляет 0,668 км/кв.км, больше среднекраевого значения (0,508 км/кв.км). При плотности населения 72 чел./кв.км. (среднее значение по краю - 68,105 чел./кв.км.) на каждого жителя приходится 0,009 км автомобильных дорог общего пользования, больше, чем в среднем по краю (0,007 км/чел.). На территории Гулькевичского городского поселения осуществляют свою деятельность 1 перевозчик: индивидуальный предприниматель Семенов В.А.. Маршрутная сеть по Гулькевичскому району включает:

- № 106 г. Гулькевичи – х. Духовской,
- № 107 г. Гулькевичи – с. Новомихайловское.

- № 109 г. Гулькевичи – х. Чаплыгин,
- № 111 г. Гулькевичи – п. Гирей.
- № 112 п. Гирей – х. Черединовский (г. Гулькевичи)
- № 113 г. Гулькевичи – х. Самойлов,
- № 114 г. Гулькевичи – с. Пушкинское
- № 116 г. Гулькевичи – х. Ивлев
- № 117 г. Гулькевичи – пос. Кубань.

Развитие транспортной инфраструктуры является условием устойчивого развития экономики, способствующим росту товарооборота, объемов передачи информации, производственных мощностей, изменению структуры экономики, устранению ограничений инфраструктурного и технологического характера.

## **2.2. Социально - экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Климат городского поселения Гулькевичское характеризуется весьма неустойчивой зимой, холодной весной, сухой, теплой продолжительной осенью и умеренно жарким летом.

Отличительной особенностью зимы является максимальное развитие циклонической деятельности. Быстропроходящие циклоны, сопровождающиеся западными ветрами, выпадением снега и дождя, чередуются с холодными антициклоническими вторжениями с их устойчивыми восточными ветрами.

В летний период циркуляция воздушных масс ослаблена. Погода, в основном, формируется за счет трансформации воздушных масс в медленно движущихся арктических анти-циклонах.

Средняя годовая температура воздуха – плюс 10,6 °С с тенденцией повышения в последние годы.

Зима умеренно-мягкая, неустойчивая с частыми оттепелями кратковременными морозами, наступающими в конце декабря, средняя температура января – минус 2,8 °С, а абсолютный минимум температур воздуха достигает – минус 31 °С в декабре, январе. Лето жаркое и сухое, начинается в мае, среднемесячная температура июля – плюс 23,5оС, абсолютный максимум – плюс 41 °С в июле, августе.

Продолжительность безморозного периода: средняя 126 дней, наименьшая 162 дня, наибольшая 234 дня.

Толщина снежного покрова – 17 см.

Относительная влажность воздуха – 74%. Максимум относительной влажности в январе 84%, в июле – 61%. Среднегодовое количество осадков – 587 мм.

Экономика

На территории района осуществляют экономическую и хозяйственную деятельность 14 крупных и средних предприятий. Основные виды продукции, выпускаемые предприятиями: сборный железобетон, стеновые материалы, стальные металлоконструкции, материалы строительные нерудные, комбикорм, сахар-песок, мука, хлеб и хлебобулочные изделия.

К основным бюджетообразующим предприятиям района относятся:  
 ОАО Агропромышленный строительный комбинат «Гулькевичский»,  
 ОАО Северо-Кавказский завод стальных конструкций,  
 ОАО «Силикат»,  
 ООО «Северо-Кавказский комбинат промышленных предприятий»,  
 ОАО Гулькевичский завод бетонных блоков «Блок»,  
 Гирейское ЗАО «Железобетон»,  
 ОАО «Гиркубс»,  
 ЗАО «Дорожно-строительное управление № 7»,  
 ООО «Крахмальный завод „Гулькевичский“»,  
 ООО «Хлебозавод Гулькевичский»,  
 Кавказский завод железобетонных шпал — филиал ОАО «РЖД»,  
 ОАО «Карьероуправление „Венцы-Заря“»,  
 ООО «Белый медведь»,  
 ОАО «Гулькевичский комбинат хлебопродуктов».  
 Сельское хозяйство г. Гулькевичи

Основу сельскохозяйственного сектора экономики составляют 17 отраслевых хозяйств. Три из них входят в знаменитый клуб «Агро-300», объединяющий триста лучших хозяйств России. Это ОПХ ОНО Племзавод «Кубань», СПК колхоз — племзавод «Наша Родина», ЗАО Племзавод «Гулькевичский». В районе более 440 КФХ и 18690 ЛПХ.

Племенной завод «Гулькевичский» специализируется на получении племенных свиней, совхоз «Оранжерейный» в любое время года снимает урожай овощей; коллектив сельхозпредприятия «Дружба» выращивает яблоки, вишню, сливу, черешню. Продукция предприятия идёт в промышленные города, реализуется и в районе.

В посёлке Ботаника (в 20 км юго-западнее), расположен уникальный Генетический банк семян имени Н. И. Вавилова. В хранилищах этого банка хранятся семена растений, собранных по всему миру.

В черте города находится пять общеобразовательных учреждений МАОУ СОШ № 1, МОУ СОШ № 2, МАОУ СОШ № 3, МОУ СОШ № 4, МОУ СОШ № 7, государственное образовательное учреждение среднего профессионального образования «Гулькевичский строительный техникум» (бывшее ПУ № 26).

Имеется научно-исследовательское учреждение: Северо-Кавказский филиал научно-исследовательского института сахарной свеклы и сахара Россельхозакадемии (ОНО ОПХ «Гулькевичское» СКНИИССиС Россельхозакадемии).

В Гулькевичи работают секции вольной борьбы, лёгкой атлетики, построен спортивный комплекс «Звёздный» муниципального образовательного учреждения специализированной детско-юношеской спортивной школы олимпийского резерва «Венец» по лёгкой атлетике муниципального образования Гулькевичский район. В комплексе несколько спортивных залов: большой игровой спортивный зал, борцовский зал и тренажерный холл. На третьем этаже имеется гостиничный комплекс. Есть стадион с футбольным полем и беговыми дорожками.

По данным сайта <https://ru.wikipedia.org/wiki/Гулькевичи> на 2016 год население города - 34 289 человек.

### **Характеристика градостроительной деятельности на территории поселения**

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Лесной кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 12 февраля 1998 года № 28-ФЗ «О гражданской обороне»;

Федеральный закон от 4 мая 1999 года № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»;

Федеральный закон от 26 марта 2003 года № 35-ФЗ «Об электроэнергетике»;

Федеральный закон от 31 марта 1999 года № 69-ФЗ «О газоснабжении в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 27 июля 2010 года № 190-ФЗ «О теплоснабжении»;

Федеральный закон от 7 декабря 2011 года № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении»;

Федеральный закон от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;

Федеральный закон от 22 августа 1995 года № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей»;

Федеральный закон от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июля 1996 года № 1063-р «О Социальных нормативах и нормах»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 мая 2004 года № 707-р «Об утверждении перечней субъектов Российской Федерации и отдельных районов субъектов Российской Федерации (в существующих границах), относящихся к территориям с низкой либо с высокой плотностью населения»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 года № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего

пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2009 года № 717 «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса»;

Приказ Министерства регионального развития России от 27 декабря 2011 года № 613 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке норм и правил по благоустройству территорий муниципальных образований»;

Приказ Главного государственного ветеринарного инспектора Российской Федерации от 4 декабря 1995 года № 13-7-2/469 «Ветеринарно-санитарные правила сбора, утилизации и уничтожения биологических отходов».

СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*;

СП 31.13330.2012. Свод правил. Водоснабжение. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.02-84\*;

СП 32.13330.2012. Свод правил. Канализация. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.03-85;

СП 62.13330.2011. Свод правил. Газораспределительные системы. Актуализированная редакция СНиП 42-01-2002;

СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\*;

СП 39.13330.2012. Свод правил. Плотины из грунтовых материалов. Актуализированная редакция СНиП 2.06.05-84\*;

СП 131.13330.2012. Свод правил. Строительная климатология. Актуализированная редакция СНиП 23-01-99\*;

Строительные нормы и правила (СНиП);

СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;

Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений (составлены к главе СНиП 2.07.01-89\*, утверждены Центральным научно-исследовательским и проектным институтом по градостроительству Министерства строительства Российской Федерации от 01.01.1994);

СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги;

СНиП 2.01.51-90. Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны;

СНиП 2.06.15-85. Инженерная защита территории от затопления и подтопления;

СНиП 2.01.28-85. Полигоны по обезвреживанию и захоронению токсичных промышленных отходов. Основные положения по проектированию;

СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

СанПиН 2.1.6.1032-01 «Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест».

Государственные стандарты (ГОСТ):

ГОСТ Р 52498-2005 Национальный стандарт Российской Федерации «Социальное обслуживание населения. Классификация учреждений социального обслуживания».

НПБ 101-95 Нормы проектирования объектов пожарной охраны, утвержденные заместителем Главного Государственного инспектора Российской Федерации по пожарному надзору, введенные в действие Приказом Главного управления государственной противопожарной службы Министерства внутренних дел России от 30 декабря 1994 года № 36.

Местные нормативы градостроительного проектирования Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района.

Генеральный план выполнен в соответствии со следующими основными нормативными правовыми актами:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- Земельный кодекс Российской Федерации;
- Водный кодекс Российской Федерации;
- Лесной кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 14.03.1995 № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях»;
- Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах»;
- СНиП 11-04-2003 «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации»;
- СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;
- СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
- Закон Краснодарского края от 07.06.2001 № 369-КЗ «Об автомобильных дорогах регионального значения, расположенных на территории Краснодарского края»;
- Закон Краснодарского края от 05.11.2002 № 532-КЗ «Об основах регулирования земельных отношений в Краснодарском крае»;
- Закон Краснодарского края от 06.02.2003 № 558-КЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Краснодарского края»;
- Закон Краснодарского края от 31.12.2003 № 656-КЗ «Об особо охраняемых природных территориях Краснодарского края»;



□ Закон Краснодарского края от 05.05.2004 № 704-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Гулькевичский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований городских и сельских поселений и установлении их границ»;

□ Закон Краснодарского края от 06.10.2004 № 780-КЗ «Об административно-территориальном устройстве Краснодарского края и порядке его изменения»;

□ Закон Краснодарского края от 21.07.2008 № 1540-КЗ «Градостроительный кодекс Краснодарского края».

Кроме этого, на территории Гулькевичского городского поселения действуют муниципальные правовые акты, регулирующие вопросы градостроительной деятельности, землепользования и застройки, благоустройства территории, а также порядок предоставления земельных участков, находящихся в муниципальной собственности под строительство объектов капитального строительства и размещение объектов, не являющихся объектами капитального строительства, включая деятельность в сфере транспорта, которые размещены и доступны на официальном сайте администрации Гулькевичского городского поселения <http://gorodgulkevichi.ru>, в частности:

- Генеральный план Гулькевичского городского поселения, включая графические материалы;

- Положение о территориальном планировании;
- Правила землепользования и застройки (ПЗЗ);
- градостроительные регламенты;
- и иные документы.

### **Оценка транспортного спроса**

В настоящее время, выявление потребностей населения в транспортном обслуживании одна из важных проблем пассажирского транспорта. Существующие традиционные методы транспортных обследований расселения, подвижности, пассажиропотоков лишь фиксируют достигнутый уровень транспортного обслуживания. Для выявления действительных потребностей населения в транспортном обслуживании и их прогнозирования нужны новые методы исследования. В термин «подвижность» населения вкладывается часто разное содержание, что приводит к существенному изменению его количественного выражения.

Для устранения семантических проблем необходимо различать следующие разновидности понятия подвижности населения:

- 1) подвижность населения - число передвижений, совершаемых на транспорте и пешком на одного жителя в год;
- 2) транспортная подвижность - число передвижений, совершаемых на транспорте на одного жителя поселения в год (без пешеходных);

3) подвижность на автомобильном транспорте - число передвижений, совершаемых на автомобильном транспорте на одного жителя в год;

4) учетная транспортная подвижность - число перевезенных на всех видах общественного транспорта пассажиров, приходящееся на одного жителя в год (с учетом приезжих и пригородных пассажиров, а также пересадок с одного маршрута или вида транспорта на другой).

Для получения информации о потребности в перевозках используют 3 группы методов:

1. Отчетно-статистические методы. Основаны на использовании данных действующей системы учета и отчетности по перевозке. Эти методы являются основными при обследовании, проводимом на междугородних и международных маршрутах. В городах эти методы дают информацию об общем объеме перевозок пассажиров.

2. Экспериментальные методы. Основано на обследованиях, проводимым по разработанным программам, методикам и правилам. Эти методы являются основными для обследования внутригородских и пригородных маршрутов.

3. Расчетно-аналитические методы. Основаны на использовании модели пассажирообразования и пассажиропоглощения для прогноза показателей, характеризующих потребность в перевозках. Эти методы не обеспечивают точности информации и применяются для уточнения и корректировки данных, полученных при других обследованиях.

Концептуальный аппарат транспортных исследований начал формироваться вокруг конкретной управленческой задачи - осуществления перевозочной деятельности с минимальными издержками. Если первые системы общественного транспорта появляются в начале XX века, и для их управления достаточно данных пассажирской статистики, то с массовым распространением автомобиля и автодорожной инфраструктуры приходится обращаться к инструментарию социологических исследований. Однако принципиальный подход остается прежним - для администрирования оказывается достаточно определения внешних параметров перемещения, как, к примеру, дальности поездок, времени в пути, видов транспорта, целевого распределения. Аналитические процедуры, необходимые для оценки инфраструктурных проектов, или эффективности транспортной политики сводят поведение индивида в вопросе выбора способа перемещения к двум критериям: необходимости минимизации временных и денежных затрат на поездки.

На сегодняшний день, многие российские ученые занялись изучением транспортной подвижности населения. Одним из динамично развивающихся направлений оценки транспортного спроса, является использование данных мобильной связи. Анализ и выявления ключевых закономерностей транспортной подвижности населения в крупных городах является ключевым вопросом при разработке и оптимизации функционирования улично - дорожной сети и городского пассажирского транспорта. Возможность решения такой проблемы, с

использованием современных информационных технологий, а именно на основе мониторинга координат абонентов мобильной сотовой связи. Главным образом, решение этой проблемы, основывается на алгоритмах реализации навигационных задач. На сегодняшний день, обеспеченность населения мобильными устройствами, стопроцентная. В составе опций всех основных операторов сотовой связи имеются специализированные функции по определению местоположения абонентов. В качестве примера можно представить функцию «Локатор» от МТС. Эта услуга помогает определять, где находятся абоненты-друзья по данным о местоположении их телефонов в сетях «МТС», «Мегафон», «Билайн». Услуга «Локатор» работает на мобильном телефоне, и не требует специальной настройки. Местоположение их телефонов в сетях «МТС», «Мегафон», «Билайн» определяется при регистрации в сети и не требует наличия GPRS-соединения. Пользоваться услугой можно с помощью SMS-команд, через веб-сайт или мобильное приложение. Чтобы определять местоположение вашего друга – абонента «МТС», «Мегафон» или «Билайн», вам надо сначала добавить его в ваш список друзей и получить его разрешение на определение местоположения, а затем обратиться к поисковому сервису услуги «Локатор». В поисковом сервисе услуги предусмотрено ведение протокола, содержание которого и режим (интервал) контроля задаются посредством интерфейса, а именно: дата запроса, дата местоположения, имя абонента, статус запроса, местоположение и пр. Данная услуга платная. В составе услуги «Локатор» имеются встроенные функции «Сотрудники», «Транспорт», «Координатор», которые в зависимости от решаемых задач позволяют определять местоположение групп абонентов с точностью от 100 до 300 м. В случае встроенных в смартфон приемников GPS/ГЛОНАСС - 3-5 м. Подобный сервис имеется и в услуге «Радар», предоставляемой оператором сотовой связи «МегаФон». Услуга позволяет запрашивать координаты абонентов «МегаФона», МТС и «Билайна» на территории покрытия сети «МегаФон». Определить местоположение абонента, можно только с его согласия, которое необходимо получить один раз. В зависимости от режима и степени использования, в данной услуге предусмотрены как бесплатные варианты, так и платные. Варьируются количество контролируемых абонентов (в услуге «Радар» - до 5 абонентов, а в услуге «Навигатор» от «МегаФон» - до 10 абонентов), частота запросов местоположения и пр. Подобные сервисы имеются в арсенале, и у других операторов связи. Таким образом, современный технический уровень развития мобильной связи обеспечивает возможность определения местоположения абонентов и, следовательно, может позволить решить проблему изучения транспортной подвижности населения.

На сегодняшний день, на низком уровне развития находится сервис обслуживания подвижного состава жителей городского поселения и транзитных автомобилей и пассажиров.

На сайте <http://gulkevichi.com> представлены расписания основных маршрутов на территории Гулькевичского района, в том числе Гулькевичского городского поселения.

### **2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Внешние связи Гулькевичского городского поселения осуществляются с помощью железнодорожного, автомобильного транспорта.

#### Железнодорожный транспорт

Железнодорожная сеть представлена мощной многопутной электрифицированной веткой сообщением «Ростов-Баку», проходящей через такие города Краснодарского края, как Тихорецк, Кропоткин, Армавир, Гулькевичи и другие населенные пункты района. В пределах городского поселения расположены две железнодорожные станции «Остановка 1605 км» и станция «Дорожное». В Стратегии Гулькевичского района данная станция является промежуточной станций 4-го класса Гулькевичи (протяженность путей 14364,0 км). В юго-восточной части на границе г. Гулькевичи имеется железнодорожный мост.

Использование железнодорожной инфраструктуры (подъездные ж/д пути) для обслуживания предприятий:

- по ст. «Гулькевичи»: ОАО «Гулькевичский комбинат хлебопродуктов», ОАО «Контур», ОАО «Агропромышленный строительный комбинат «Гулькевичский», ООО «Гулькевичский топсбыт».

Основными проблемами для содержания железнодорожного сообщения являются: требования обеспечения безопасности, рост расходной части технического содержания и обслуживания железнодорожных вагонов (пассажирских и грузовых), локомотивов, имеющих предельные сроки эксплуатации, поддержание железнодорожных путей в исправном состоянии.

#### Автомобильный транспорт

Автомобильно-дорожная составляющая поселения, как и всего района, представлена сетью дорог с капитальным и низшим типом покрытия. Под капитальным типом покрытия понимаются дороги с асфальтобетонным покрытием, а под низшим типом – грунтовые дороги. По территории городского поселения в общей сложности проходит порядка 64 км автомобильных дорог, из них: с капитальным типом покрытия – 42 км, грунтовых – 22 км.

Основная часть автомобильных дорог имеет неудовлетворительное состояние, либо уже не соответствует транспортно-эксплуатационным показателям, обеспечивающим комфортный, безопасный, экономичный режим движения ввиду увеличения показателей автомобилизации населения края и возрастанию осевых нагрузок грузопассажирских потоков транспорта.

Основным объектом транспорта на территории поселения являются автозаправочная станция на дороге сообщением Майкопское – Кавказская.

На главных и основных улицах города Гулькевичи интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 200 до 2000 ед./сутки.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 200 ед./сутки.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 40-60 км/час.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

На территории Гулькевичского городского поселения открыты городские и пригородные пассажирские маршруты регулярного сообщения.

В городе организована работа такси.

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

#### Улично-дорожная сеть

На сегодняшний день в капитальном исполнении (асфальтобетонное покрытие) выполнены: ул. Привокзальная, ул. Португальская, ул. Красноармейская, ул. Матросова, ул. Короткова, ул. Шевченко, Степана Разина, ул. Чапаева, Гагарина, ул. Малиновского, ул. Советская и др. Но большая часть улиц и проездов имеют низший тип покрытия (грунтовое).

Движение пригородного общественного транспорта осуществляется по улицам Ленинградская – Красная – Комсомольская – Советская до существующего автовокзала. По городу организовано регулярное автобусное сообщение.

Значительная часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии.

Показатели существующей улично-дорожной сети г. Гулькевичи, таблица 1

№ п/п	Тип покрытия	Площадь покрытия, м <sup>2</sup>	Протяженность дорог с данным типом покрытия, км
1	Капитальное	47400	70,0
2	Низшее	61800	103,0

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог поселения имеет асфальтобетонное и гравийное покрытие и находится в удовлетворительном состоянии.

Улично-дорожная сеть Гулькевичского городского поселения перегружена автотранспортом и образуются заторы в часы пик - утром, в обед и вечером. В парковке затруднений нет.

Транспорт городского поселения представлен легковыми автомобилями, автобусами, грузовыми автомобилями, прицепами и мототранспортом. Около

80 % парка находятся в личном пользовании и около 80 % парка составляют легковые автомобили. В среднем уровень автомобилизации составляет 223 легковых автомобиля на 1000 жителей.

Пересечения с водотоками осуществляются с помощью мостов и водопропускных труб. Все мосты и водопропускные устройства находятся в удовлетворительном состоянии.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, гаражно-строительных кооперативов и на придомовых участках жителей поселения. Автотранспорт, принадлежащий предприятиям (юридическим лицам), хранится на территории этих предприятий.

Функции общественного пассажирского транспорта осуществляются внешними маршрутами, идущими через поселение и имеющими на его территории остановочные пункты.

На территории Абинска расположены следующие автозаправки:

- РОСНЕФТЬ АЗС № 144 (Гулькевичи г., Пионерская ул., 131.);
- РОСНЕФТЬ АЗС № 29 (Гулькевичи г., Советская ул., 36.)
- АЗС (Гулькевичи г., Комсомольская ул.);
- TRANSPORT АЗС (Гулькевичи г/).

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Гулькевичского городского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 8 тонн.

В Администрации Гулькевичского городского поселения составлены информационные карты автомобильных дорог, в которой отражены основные характеристики дороги, в том числе с указанием балансовой стоимости объекта.

#### **2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Детальная характеристика сети дорог поселения приведена в информационной карте автомобильной дороги.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Гулькевичского городского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность города Гулькевичи, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения

качества жизни населения. К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения, находящиеся в муниципальной собственности поселения.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Гулькевичского городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения. Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств, стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Гулькевичского городского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство, в бюджете Гулькевичского городского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети, в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц. Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами города Гулькевичи.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос - 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Гулькевичского городского поселения в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 7 февраля 2007 года № 16.

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений с указанием класса дороги и ее идентификационного номера указан в информационной карте дорог Гулькевичского городского поселения.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог поселения имеет асфальтобетонное и гравийное покрытие и находится в удовлетворительном состоянии. В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Гулькевичского городского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

На территории Гулькевичского городского поселения бесхозных автомобильных дорог общего пользования местного значения нет.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя



осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

Транспорт Гулькевичского городского поселения представлен легковыми автомобилями, автобусами, грузовыми автомобилями, прицепами и мототранспортом.

Ежеквартально проводится обследование пассажиропотока, для определения потребностей в перевозках, являющиеся основой для разработки и согласования расписаний движения. В Гулькевичском городском поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года, и относится на счет поездок с рекреационными целями.

Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели, и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Перевозчики индивидуальный предприниматель Семенов В.А..

В городе организована работа такси.

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

Пешеходное и велосипедное движение происходит в центральной части города, по тротуарам, в остальной части города в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров).

Дорожные службы города Гулькевичи регулярно проводят работы по ремонту дорог, очистки от снега, обработки дорог противогололедными материалами, сбором мусора с обочин дорог, ремонтом и содержанием остановочных пунктов.

Улично-дорожная сеть внутри города, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия.

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Увеличение парка транспортных средств, при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах поселения и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий, является на сегодня одной из актуальных задач.

В перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации. Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Краснодарского края являются:

- несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям,
- нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В Гулькевичском городском поселении реализуется муниципальная программа Гулькевичского городского поселения «Комплексное и устойчивое развитие Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района в сфере строительства, архитектуры и дорожного хозяйства» на 2015-2017 годы» утвержденная постановлением администрации Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района от 10 октября 2014 года № 512 (с изменениями от 02 марта 2015 года № 78).

В рамках реализации программы в Гулькевичском городском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить (обновить) дорожные знаки. Количество определяется в соответствии со схемой дислокации дорожных знаков Гулькевичского городского поселения. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются:

- выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления,
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках программы.

Реализация программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ;
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

Одним из основных источников загрязнения атмосферного воздуха на территории городского поселения является автотранспорт. Негативное влияние автотранспорта на окружающую среду и здоровье людей особенно сказывается в летний период. Вместе с отработанными газами в атмосферу поступает более 200 вредных веществ, в том числе I и II класса опасности: оксиды углерода, оксиды азота, диоксид серы, бензол, бенз(а)пирен. Остроту этой проблемы в определенной степени снижают зеленые насаждения, однако, их очень мало, и они не могут в полной мере противостоять значительному загрязнению атмосферы.

### Оценка качества содержания дорог

Оценку качества содержания автомобильной дороги (участка) устанавливают по формуле:

$$S = \frac{P_{до} + P_{зн} + P_{ис} + P_{од} + P_{бо}}{П},$$

где  $P_{до}$ ,  $P_{зн}$ ,  $P_{ис}$ ,  $P_{од}$ ,  $P_{бо}$  - показатели качества содержания элементов дороги: дорожной одежды, земляного полотна и водоотвода, искусственных сооружений, обстановки дороги, благоустройства и озеленения;  $П$  - число оцениваемых элементов.

Если на одном из участков дефектовки по элементу «дорожная одежда» выставлена оценка «0», то по всему участку дороги  $P_{до} = 0$ .

Карточка оценки автомобильных дорог, таблица 2

Элемент дороги п	Оценка качества обследуемы х участков дефектовки дороги $R_i$	Месторасположени е участков дефектовки (км), имеющих данную оценку качества	Сумма участков дефектовки , имеющих данную оценку качества $\sum m_i$	Суммарная оценка участков дефектовки , имеющих одинаковое качество $R_i \sum m_i$	Оценка качества дороги по данному элемент у $P_{до} = \frac{\sum R_i \cdot m_i}{\sum m_i}$
1	2	3	4	5	6
Дорожная одежда с	0 3	2, 3, 6, 10 4, 5, 7, 8, 9	0 4	3×4=12 4×5=20	$P_{до} = \frac{37}{10} = 3,7$

покрытием из а/б	4 5		5 10-9=1	5×1=5	
Земляное полотно	0 3 4 5	1, 5 4, 6-10 2, 3	2 6 2 10-10=0	0 3×6=18 8	$P_{\text{п.}} = \frac{26}{10} = 2,6$
Искусственные сооружения	0 3 4 5	1, 3 2, 5, 8, 10 4, 6	2 4 2 10-8=2	0 3×4=12 4×2=8 10	$P_{\text{п.}} = \frac{30}{10} = 3,0$
Обстановка дороги	0 3 4 5	4, 5 1, 2, 3, 10 6, 8, 9	2 4 3 10-9=1	0 12 12 5	$P_{\text{п.}} = \frac{29}{10} = 2,9$
Благоустройство и озеленение	0 3 4 5	10 1-5, 8 7, 9	1 6 2 10-9=1	0 18 8 5	$P_{\text{п.}} = \frac{31}{10} = 3,1$

## 2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, гаражно-строительных кооперативов и на придомовых участках жителей поселения. Хранение индивидуального автотранспорта частично осуществляется в гаражах индивидуального транспорта, а так же на территории приусадебных участков.

Согласно Местным нормативам градостроительного проектирования Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района Краснодарского края, расчетный уровень автомобилизации, автомобилей на 1000 человек:

- 300-350 автомобилей на 2016-2020 годы,
- 350-450 автомобилей на 2021-2035 годы.

Ниже в таблицах №№ 3-9 приведены показатели обеспеченности парковками (парковочными местами) на территории Гулькевичского городского поселения в соответствии с допустимыми показателями, установленными Местными нормативами градостроительного проектирования Гулькевичского городского поселения.

Таблица 3. Показатели минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта

Наименование объекта иного значения	Наименование расчетного показателя объекта иного значения/единица измерения	Значение расчетного показателя минимально допустимого уровня обеспеченности городского поселения объектами иного значения	
Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств	Уровень обеспеченности гаражами и открытыми стоянками для постоянного хранения легковых автомобилей, %	90% от расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей	
	Уровень обеспеченности открытыми стоянками для временного хранения легковых автомобилей, %	Не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе, %:	
		жилые районы	30
		промышленные и коммунально-складские зоны (районы)	10
		общегородские и специализированные центры	15
	Размер земельного участка гаражей и стоянок легковых автомобилей в зависимости, кв. м/машино-место	зоны массового кратковременного отдыха	15
		одноэтажных	30
		двухэтажных	20
трехэтажных		14	
четырёхэтажных		12	
пятиэтажных	10		
наземных стоянок	25		

Таблица 4. Показатели количества машино-мест для парковки легковых автомобилей у объектов, зданий и сооружений различного функционального назначения

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Единица	Число машино-мест на единицу
1	2	3
Здания и сооружения		

Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые и юридические учреждения	100 работающих	20
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	то же	15
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	10
Больницы	100 коек	5
Поликлиники	100 посещений	3
Спортивные объекты	100 мест	5
Объекты культуры	100 мест или единовременных посетителей	10
Парки культуры и отдыха	100 единовременных посетителей	7
Торговые центры, универмаги, магазины с площадью торговых залов более 200 кв.м	100 кв. м торговой площади	7
Рынки	50 торговых мест	25
Рестораны и кафе, клубы	100 мест	15
Гостиницы	то же	20
Вокзалы	100 пассажиров дальнего и местного сообщений, прибывающих в час «пик»	10
Рекреационные территории и объекты отдыха		

Пляжи и парки в зонах отдыха	100 единовременных посетителей	20
Лесопарки и заповедники	то же	10
Базы кратковременного отдыха	то же	15
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально - бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовременных посетителей и персонала	10
Садоводческие товарищества	10 участков	10

Таблица 5. Показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности сооружений для хранения легкового автотранспорта для населения

Наименование объекта иного значения	Наименование расчетного показателя объекта иного значения/единица измерения	Значение расчетного показателя минимально допустимого уровня обеспеченности городского поселения объектами иного значения
Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств	Пешеходная доступность к гаражам и открытым стоянкам для постоянного хранения, м	Не более 800 в условиях реконструкции существующей застройки - не более 1500

Таблица 6. Расстояния санитарных разрывов от автостоянок

Объекты, до которых определяется расстояние	Расстояние, м, не менее				
	Открытые автостоянки и паркинги вместимостью, машино-мест				
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	свыше 300
Фасады жилых зданий и торцы с окнами	10	15	25	35	50
Торцы жилых зданий без окон	10	10	15	25	35
Общественные здания	10	10	15	25	50

Территории школ, детских учреждений, учреждений начального и среднего профессионального образования, площадок отдыха, игр и спорта, детских	25	50	50	50	50
Территории лечебных учреждений стационарного типа, открытые спортивные сооружения общего пользования, места отдыха населения (сады, скверы, парки)	25	50	по расчету	по расчету	по расчету

Таблица 7. Число машино-мест приобъектных стоянок дошкольных образовательных учреждений и школ

Здания, сооружения и иные объекты	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу
Индивидуальные жилые дома	Объект	1
Многоквартирные дома	1 квартира	
гаражей, гаражей-стоянок		0,65
гостевых стоянок		0,35
Дома для престарелых и семей с инвалидами	20 проживающих	1
Общежития	10 проживающих	1
Коллективные садоводства, дачные кооперативы и товарищества	Объект	1
Дачи	Объект	1
Гостиницы	100 мест	15
ДДУ и средние школы общего типа	2 работника	1
	Группа ДДУ, класс школы	2
Учреждения с круглосуточным пребыванием детей (интернаты)	2 работника	1
Учреждения среднего специального и высшего образования	100 работающих	15
Объекты торговли и бытового обслуживания без обслуживания вне	100 м <sup>2</sup> торговой площади	7



полностью закрытого здания. Объекты общественного питания без обслуживания вне полностью закрытого здания	100 мест	15
Объекты торговли, бытового обслуживания с обслуживанием вне полностью закрытого здания. Объекты общественного питания без обслуживания вне полностью закрытого здания	50 торговых мест	25
	100 мест	15
Объекты с особым (вечерним, ночным и/или круглосуточным) режимом работы: ночные бары, рестораны, магазины "24 часа"	100 м <sup>2</sup> торговой площади	7
	100 мест	15
Библиотеки, клубы, детские и взрослые музыкальные, художественные, хореографические школы и студии, дома творчества (исключая ночные заведения)	100 мест	15
Зрелищные объекты: театры, кинотеатры, видеозалы, цирки, планетарии, концертные залы	100 мест	15
Музеи, выставочные залы	100 посетителей (расчетная емкость объекта)	15
Специальные парки (зоопарки, ботанические сады)	100 посетителей (расчетная емкость объекта)	15
Теле- и радиостудии, киностудии, студии звукозаписи, редакции газет и журналов, издательства	100 работающих	15
Развлекательные центры, ночные клубы, дискотеки	100 мест	15
Комплексы аттракционов, луна-парки, аквапарки	100 мест	15
Объекты отдыха и туризма (базы и дома отдыха, пансионаты, туристические базы, детские лагеря отдыха, детские дачи, мотели, кемпинги)	100 отдыхающих	5
Комплексы для занятий физкультурой и спортом с местами для зрителей (стадионы, спортивные комплексы), крытые спортивно-зрелищные комплексы	100 зрительских мест	5
Спортивные комплексы со специальными	60 м <sup>2</sup> в закрытых	1

требованиями к размещению (автодромы, вело- и мототреки, стрельбища, конноспортивные клубы, манежи для верховой езды, ипподромы)	помещениях	
	10 зрительских мест	1
Больницы и клиники, родильные дома, стационары при медицинских институтах, госпитали, специализированные медицинские центры и медсанчасти, хосписы и иные больничные учреждения со специальными требованиями к размещению	100 коек	5
Поликлиники, амбулаторные учреждения	100 посещений	3
Амбулаторно-поликлинические учреждения: территориальные поликлиники для детей и взрослых, специализированные поликлиники, диспансеры, пункты первой медицинской помощи	100 посещений	3
Санитарно-эпидемиологические станции, дезинфекционные станции, судебно-медицинская экспертиза	60 м <sup>2</sup> общей площади	1
Объекты социального обеспечения: дома-интернаты для престарелых, инвалидов и детей, приюты, ночлежные дома	20 койко-мест	1
Жилищно-эксплуатационные службы: РЭУ, ПРЭО, аварийные службы	60 м <sup>2</sup> общей площади	1
Ветеринарные поликлиники и станции	60 м <sup>2</sup> общей площади	1
Государственные, административные, общественные организации и учреждения	100 работающих	15
Общественные объединения и организации, творческие союзы, международные организации	60 м <sup>2</sup> общей площади	1
Государственные и муниципальные учреждения, рассчитанные на обслуживание населения: загсы, дворцы бракосочетания, архивы, информационные центры	100 работающих	10
Отделения связи, почтовые отделения, телефонные и телеграфные пункты	30 м <sup>2</sup> общей площади	1
Банки, учреждения кредитования,	30 м <sup>2</sup> общей	1

страхования, биржевой торговли, нотариальные конторы, ломбарды, юридические консультации, агентства недвижимости, туристические агентства и центры обслуживания, рекламные агентства	площади	
Научно-исследовательские, проектные, конструкторские организации, компьютерные центры, залы компьютерных игр	100 работающих	15
Научные и опытные станции, метеорологические станции	30 м <sup>2</sup> общей площади	1
Производственные предприятия, производственные базы строительных, коммунальных, транспортных и других предприятий	5 работников в максимальной смене	1
Склады	6 работников в максимальной смене	1
Электростанции, теплоэлектроцентрали, котельные большой мощности и газораспределительные станции	6 работников в максимальной смене	1
Газохранилища	6 работников в максимальной смене	1
АТС, районные узлы связи, телефонные станции	6 работников в максимальной смене	1
Водопроводные сооружения	6 работников в максимальной смене	1
Канализационные сооружения	6 работников в максимальной смене	1
Передающие и принимающие станции радио- и телевидения, связи	6 работников в максимальной смене	1
Обслуживание автотранспорта (мастерские автосервиса, станции технического обслуживания, АЗС, автомобильные мойки)	10 работников в максимальную смену	1
Вокзалы и станции, аэропорты	100 пассажиров,	15

	прибывающих в час пик	
Агентства по обслуживанию пассажиров	60 м <sup>2</sup> общей площади	1
Объекты сельского хозяйства	6 работников в максимальную смену	1

Автостоянки ведомственных автомобилей и легковых автомобилей специального назначения, грузовых автомобилей, такси и проката, автобусные и троллейбусные парки, а также базы централизованного технического обслуживания и сезонного хранения автомобилей и пункты проката автомобилей следует размещать в производственных зонах, принимая размеры их земельных участков согласно рекомендуемым нормам в таблице 8.

Объекты	Расчетная единица	Вместимость объекта	Площадь участка на объект, га
Многоэтажные стоянки для легковых таксомоторов и базы проката легковых автомобилей	таксомотор, автомобиль проката	100	0,5
		300	1,2
		500	1,6
Стоянки грузовых автомобилей	автомобиль	100	2
		200	3,5
Троллейбусные парки			
без ремонтных мастерских	машина	100	3,5
		200	6
с ремонтными мастерскими	машина	100	5
Автобусные парки (стоянки)	машина	100	2,3
		200	3,5

Размещение станций технического обслуживания автомобилей, в том числе и на селитебной территории, следует выполнять в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», в том числе расстояние до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений стационарного типа, должно быть не менее указанного в таблице 9.

Объекты по обслуживанию автомобилей	Расстояние, м, не менее
Легковых автомобилей до 5 постов (без малярно-жестяных работ)	50
Легковых, грузовых автомобилей, не более 10 постов	100

Грузовых автомобилей	300
Грузовых автомобилей и сельскохозяйственной техники	300

## **2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока**

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

По имеющимся данным Заказчика проводим следующий анализ пассажиропотока:

$$1) \text{КН} = \text{QMAX}/\text{QCP} = 50/20=2,5$$

где QMAX - максимальный пассажиропоток на маршруте

QCP - средний пассажиропоток на маршруте

$$2) \text{КН} = \text{QMAX CP}/\text{QMIN CP} = 9/4 = 2,25$$

где QMAX CP- среднее значение пассажиропотока в направлении с максимальным пассажиропотоком, пасс.;

QMIN CP- среднее значение пассажиропотока в направлении с минимальным пассажиропотоком, пасс.

## **2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения описывается в разделе 2.4 настоящей программы.

## **2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств**

Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств отражено в разделе 2.3 настоящей программы. Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб - удовлетворительная. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в городском поселении нет. Для более качественного обслуживания дорог и эффективного ведения дорожного хозяйства необходимо обновлять парк транспортных средств и дорожного оборудования.

## 2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Увеличение парка транспортных средств, при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

По информации ГИБДД Краснодарского края официального сайта <http://www.gibdd.ru> за 1-е полугодие 2016 года в крае зарегистрировано 18 дорожно-транспортных происшествий, в них 20 человек пострадали. В крае произошло 8 наездов на пешеходов, в них травмы получили 8 человек, в том числе 3 несовершеннолетних. Шесть наездов произошли по вине водителей, нарушивших правила проезда пешеходного перехода.

Надзор за дорожным движением осуществляли 1251 сотрудников Госавтоинспекции. В крае выявлено нарушений правил дорожного движения – 2960. Из них 262 - превышение скорости, пешеходы нарушили 224 раза. Также выявлено 40 случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

В перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации. Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Краснодарского края являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В ОГИБДД ОМВД России по Краснодарскому краю разработан план работы областной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на 2017 год, и утвержден на заседании краевой комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Значительная доля погибших в результате ДТП - люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет).

Изучение особенностей дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате таких дорожно-транспортных происшествий, является одной из основных причин их высокой смертности.

На высокий уровень аварийности на автодорогах и улицах населенных пунктов в значительной степени влияет низкий уровень транспортной дисциплины участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств, снижение объемов и темпов строительства и реконструкции дорог, несоответствие уровня их обустройства и сервисного обслуживания современным требованиям, неудовлетворительная работа служб эксплуатации дорог привели к снижению безопасности дорожного движения.

По ряду таких объективных и субъективных причин, как увеличение количества автотранспорта, ослабление внимания к вопросу профилактики дорожно-транспортного травматизма в процессе воспитания детей в дошкольных, школьных учреждениях и семье, кардинальным образом не улучшается положение с детским дорожно-транспортным травматизмом.

С увеличением уровня автомобилизации и включением все большего числа граждан в дорожное движение возрастает роль государства в обеспечении безопасности дорожного движения, сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения, что является целями и задачами Стратегии социально-экономического развития Гулькевичского района.

При сохранении сложившейся в настоящее время ситуации и непринятии своевременных конкретных мер по обеспечению безопасности дорожного движения ожидается рост основных показателей аварийности: числа ДТП, количества пострадавших в них, а также тяжести последствий при ДТП.

Уменьшить уровень аварийности, человеческие и материальные потери возможно лишь при осуществлении согласованного комплекса законодательных, экономических, организационных, технических и воспитательных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Эффективность самих мероприятий во многом будет зависеть от объемов необходимого целевого финансирования.

Таблица 10. Пороговые значения целевых показателей безопасности дорожного движения

Показатель/пороговые значения по годам	2016-2017	2018-2019	2020-2021	2022-2023	2024-2025	2026-2027	2028-2029	2030
Количество ДТП на	0,63	0,62	0,61	0,6	0,59	0,59	0,59	0,58

сети дорог регионального и местного значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий								
Доля ДТП, возникновению которых сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия, в общем количестве ДТП %	10,7	11,0	10,0	8,0	7,0	6,0	5,0	4,0
Количество мест концентрации ДТП	-	7	7	6	7	7	8	6
Доля ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет	-	1	1	1	1	1	1	1
Доля ДТП по вине пешеходов	-	8	9	10	8	9	7	6
Доля спасенных людей аварийно- спасательными службами при выезде на ДТП	-	100	100	100	100	100	100	100

## 2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.



Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) - опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива - сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

### **2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**

Внешние связи Гулькевичского городского поселения обеспечиваются с помощью железнодорожного, автомобильного транспорта. Характеристика существующих условий транспортной инфраструктуры представлена в разделе 2.3 настоящей ПКР ТИ. Планируется устройство главных улиц со следующими параметрами:

- изготовление изыскательских геологических, геодезических и проектно-сметных работ на строительство и реконструкцию автомобильных дорог местного значения поселения;

- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в населенных пунктах Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района;

- ограждение пешеходных переходов, обустройство пешеходных переходов, реконструкция и строительство светофорных объектов;

- строительство тротуаров;

- строительство остановочных пунктов;

- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов.

- согласно Стратегии развития Гулькевичского района планируется: строительство 2 км автомобильной дороги IV категории к планируемому к строительству жилому микрорайону, размещаемого в северо-восточной части г. Гулькевичи;

- Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в населенных пунктах Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района

Проектные решения по трассировке уличной сети и прилегающей территории на стадии проекта планировки решены с учетом функционального

зонирования территории и исключения транзитного движения автотранспорта по территории жилой застройки. Планировочная структура и трассировка транспортных и пешеходных направлений решена, с учетом обеспечения безопасности и удобства движения транспорта и пешеходов, а также благоприятных санитарно-гигиенических условий жизни населения. Расположение жилых кварталов обеспечивает удобный подъезд транспорта ко всем социальным объектам.

Связь кварталов осуществляется по основным проездам. Проезды примыкают к проезжим частям главных улиц, в свою очередь, обеспечивают связь территории проектирования с существующей застройкой Гулькевичского городского поселения, обеспечивая беспрепятственное передвижение легкового и специального транспорта внутри квартала, а также связь с рассматриваемой территорией с другими населенными пунктами.

Разъездные площадки проектом не предусмотрены, в связи с наличием двухполосного движения по всем направлениям улиц, а также соблюдением нормативной длины тупиковых проездов - не более 150 м.

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

Для пропуска пешеходов предусмотрены плиточные тротуары шириной 1,5 и 1 метра. Планировочное решение обеспечивает проезд автотранспорта ко всем планируемыми участкам.

## **2.12. Оценка нормативно - правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения на 2017 - 2030 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 года № 190 - ФЗ - Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456 - ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-№ 701;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№ 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- Генерального плана Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района;
- Местных нормативов градостроительного проектирования Гулькевичского городского поселения.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются: применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры, координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса, координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов), запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами, разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

### **2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Гулькевичского городского поселения, бюджета Краснодарского края и внебюджетных источников. Привлечение средств бюджета Краснодарского края учитывается, как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Администрация Гулькевичского городского поселения будет участвовать в конкурсах на получение субсидий из краевого бюджета. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным местным бюджетом администрации Гулькевичского городского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

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).

Поддержание существующей инфраструктуры транспорта осуществляется за счет средств местного бюджета, а также за счет организаций, осуществляющих свою деятельность на территории Гулькевичского городского поселения.

Объем существующего финансирования прописан в таблицах, по мероприятиям. Развитие транспортной инфраструктуры на территории Гулькевичского городского поселения планируется за счет привлечения бюджетных и частных источников финансирования.

Проведение мероприятий требует выделения значительных средств из местного бюджета. Потребность в средствах определена исходя из финансовых возможностей местного бюджета, а также исходя из сметной документации, разрабатываемой заказчиком-координатором

Источник финансирования	Всего за 2017 год, тыс. руб.
Всего по муниципальной программе «Комплексное и устойчивое развитие Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района в сфере строительства, архитектуры и дорожного хозяйства» на 2015 – 2017 годы	17138,2
Средств местного бюджета	7138,2
Средств краевого бюджета	10000,0
Внебюджетных средств	0

Объемы финансирования подпрограммы носят прогнозный характер и подлежат ежеквартальному уточнению в установленном порядке при внесении изменений в утвержденный бюджет исходя из возможностей местного бюджета».

Общий объем ассигнований на финансирование подпрограммы на 2017 - 2030 года

Источник финансирования	Всего, тыс. руб.
Всего по программе:	57120,0
Средств местного бюджета	30247,0
Средств краевого бюджета	26 873,0
Внебюджетных средств	0

Объемы финансирования подпрограммы носят прогнозный характер и подлежат ежеквартальному уточнению в установленном порядке при внесении изменений в утвержденный бюджет исходя из возможностей местного бюджета.

### **3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения**

#### **3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

Целью градостроительного развития Гулькевичского городского поселения является обеспечение его устойчивого развития, создание благоприятной среды жизнедеятельности человека, качественное улучшение окружающей среды. Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач:

- обеспечение экологической безопасности и снижение уровня негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду;
- улучшение жилищных условий населения и качества жилищного фонда, повышение комплексности и разнообразия жилой застройки;
- развитие и совершенствование системы обслуживания населения;
- сохранение и развитие зеленого фонда поселения, создание условий для отдыха населения;
- обеспечение развития и совершенствования транспортной и инженерной инфраструктур;
- создание условий для развития хозяйственной деятельности за счет реорганизации и эффективного использования существующих производственных зон, а также развития новых производственных зон.

Предложения по развитию архитектурно-планировочной структуры Гулькевичского городского поселения базируются на перспективах его экономического развития, учитывают индивидуальные особенности местности, природный и ландшафтный потенциал, потребности поселения и территориальные возможности его развития.

Намечаемые генеральным планом преобразования направлены на: сохранение и усиление роли градоформирующих элементов ландшафта, формирование компактной планировочной структуры поселка, создание комфортных условий проживания населения, создание благоприятной среды жизнедеятельности человека и улучшение состояния окружающей среды, оптимальное использование территории городского поселения с учетом сохранения и дальнейшего развития сложившейся планировочной структуры; совершенствование функционально-планировочной структуры и развитие всех функциональных зон.

Предложения генерального плана выполнены на базе существующего функционального зонирования территории поселения, сложившейся транспортной

инфраструктуры, с учетом имеющихся ограничений градостроительной деятельности.

Первой и основной задачей пространственного развития является создание благоприятной среды жизни и деятельности человека и условий для устойчивого развития поселения на перспективу путем достижения баланса экономических и экологических интересов.

Эта задача включает в себя ряд направлений, к основным из которых относятся следующие:

- обеспечение экологически устойчивого развития территории путем создания условий для сохранения уникального природно-ресурсного потенциала территории, выполнение территорией средоохраняющих, экологовоспроизводящих функций;

- увеличение инвестиционной привлекательности городского поселения, что повлечет за собой создание новых рабочих мест, повышение уровня жизни населения;

- создание доступной и высокоэффективной социальной сферы обслуживания населения, в том числе возможность получения квалифицированных услуг в сфере образования и здравоохранения;

- усовершенствование внешних и внутренних транспортных связей как основы укрепления экономической сферы, а также развития улично-дорожной сети;

- создание условий для разнообразных видов отдыха, занятий спортом.

Исходя из комплексного градостроительного анализа потенциала Гулькевичского городского поселения, генеральным планом определены основные пути решения задач пространственного развития поселения и населенных пунктов, входящих в его состав:

- совершенствование пространственной структуры территории населенных пунктов, входящих в состав поселения;

- регенерация и развитие жилых территорий;

- развитие зоны общественного центра и объектов социальной инфраструктуры;

- реорганизация и развитие производственных территорий.

К задачам пространственного развития поселения относятся:

- переход развития поселения к структурной, функциональной и средовой реорганизации и обустройству территории;

- сохранение, развитие, визуальное раскрытие и акцентирование природно-ландшафтного каркаса территории поселения;

- структуризация жилых, производственных и природных территорий, трансформация в соответствии с общей моделью планировочной структуры поселения.

Регенерация и развитие жилых территорий

Основными задачами по реорганизации и развитию жилых территорий являются:

- развитие жилых территорий за счёт повышения эффективности использования и качества среды ранее освоенных территорий, комплексной реконструкции территорий с повышением плотности их застройки в пределах нормативных требований, обеспечения их дополнительными ресурсами инженерных систем и объектами транспортной и социальной инфраструктуры;
- развитие жилых территорий за счёт освоения внутригородских и внутрипоселковых территориальных резервов путём формирования жилых комплексов на свободных от застройки территориях, отвечающих социальным требованиям доступности объектов обслуживания, общественных центров, объектов досуга, требованиям безопасности и комплексного благоустройства;
- увеличение объемов комплексной реконструкции и благоустройства жилых территорий, капитального ремонта жилых домов, ликвидация аварийного и ветхого жилищного фонда;
- вынос территории жилых кварталов из санитарно-защитных зон объектов с негативным воздействием на окружающую среду, не соответствующих нормативным требованиям по отношению к застройке этих территорий;
- формирование многообразия жилой застройки, удовлетворяющее запросам различных групп населения.

#### Развитие общественных центров и объектов социальной инфраструктуры

Основными задачами по развитию общественного центра и объектов социальной инфраструктуры являются:

- упорядочение сложившихся общественных центров и наполнение их объектами общественно-деловой, социальной инфраструктуры;
- организация деловых зон, включающих гостиницы, объекты досуга, обслуживания и торговли;
- формирование в общественном центре благоустроенных и озелененных пешеходных пространств.

Генеральным планом установлено функциональное зонирование территории Гулькевичского городского поселения.

В границах Гулькевичского городского поселения за пределами населённых пунктов установлены следующие функциональные зоны:

- общественно-делового назначения;
- зона производственного и коммунально-складского назначения;
- рекреационная зона;
- зона транспортной инфраструктуры;
- зона объектов инженерной инфраструктуры;
- зона специального назначения;
- зона природных территорий;
- зона сельскохозяйственного использования;
- зона акваторий.

В границах населенных пунктов, входящих в состав городского поселения, установлены следующие функциональные зоны:

- зона индивидуальной жилой застройки;
- зона среднеэтажной жилой застройки;
- зона малоэтажной жилой застройки;
- зона сезонного проживания;
- общественно-деловая зона;
- зона многофункционального назначения;
- зона производственного и коммунально-складского назначения;
- зона инженерной инфраструктуры;
- зона транспортной инфраструктуры;
- рекреационная зона;
- зона сельскохозяйственного использования;
- зона специального назначения;
- зона природных территорий.

Для Гулькевичского городского поселения в социальной сфере предполагают следующие мероприятия:

- реконструкция и перепрофилирование существующих объектов соцкультбыта;
- строительство новых объектов в соответствии с нормативной потребностью.

Кроме того районное значение имеют объекты социально-бытового обслуживания населения размещаемые проектом на территории города, это административно-офисные здания, торговые комплексы, спортивные объекты, учреждения здравоохранения, гостиницы и пр.

На территории села Майкопское определен следующий перечень объектов предусмотренных к размещению:

- два детских сада по 120 мест каждый;
- детская школа искусств на 50 мест с учебно-производственным комбинатом на 40 мест (размещение объектов предусматривается в одном здании);
- больница на 80 посещений в смену и 50 коек стационарного отделения;
- дом культуры на 470 мест с библиотекой на 25 тыс. единиц хранения (объекты предусмотрено разместить в одном здании);
- пожарное депо на 2 автомобиля.

х. Лебяжий

Вследствие низкой численности населения хутора (на 2028 год – 150 человек), а так же близости более крупных населенных пунктов с развитой инфраструктурой проектом не предусматривались мероприятия по развитию социальной инфраструктуры населенного пункта.



Потребность жителей хутора в услугах общего образования покрывается за счет подвоза детей в образовательные учреждения с. Майкопское.

#### Развитие промышленности

г. Гулькевичи

Проектом предусмотрено выделение территорий под размещение новых производств:

- торгово-заготовительный комплекс;
- предприятие пищевой промышленности;
- завода по переработке фруктов и овощей;
- мукомольно-комбикормового производства;
- швейного цеха;
- производственного предприятия «Гран-интерком»;
- цеха по переработке мясной продукции;
- объекта производственного или коммунально-складского назначения с

СЗЗ не более 50 м;

- завода по переработке фруктов и овощей, тепличного комплекса;
- объекта производственного назначения;
- завода по изготовлению и сборке сельскохозяйственных тракторов;
- 10 обособленных территорий коммунально-складского назначения.

Так же проектом предусмотрена технологическая и планировочная реорганизация существующих производственных территорий (в том числе за границей города).

Всего в границах города предусмотрено порядка 383 га под размещение коммунально-складских, производственных объектов и объектов животноводства.

К северу за границей населенного пункта выделено 127 га производственных, коммунально-складских территорий и животноводства (в том числе 29,4 га территорий отрасли добычи полезных ископаемых).

с. Майкопское

В границах населенного пункта не предусматривается выделение территорий под размещение объектов коммунально-складского и производственного назначения.

Проектом предусмотрена технологическая и планировочная реорганизация территории мельницы со складами готовой продукции на западе за границей населенного пункта (для размещения объекта проектом выделена территория площадью 1,6 га).

х. Лебяжий

Проектом предусмотрено сохранение существующей территории крестьянско-фермерского хозяйства.

#### Развитие жилых зон

Основными решениями генерального плана в жилищной сфере являются:

1. Упорядочение существующей территории индивидуальной жилой застройки с увеличением площади жилых территорий до 752,3 га (рост на 14%),

малоэтажной застройки – 96,1 га (рост более чем в 2 раза), среднеэтажной застройки – 57 га (рост в 1,5 раза) .

2. Определение перспективных территорий под индивидуальную жилую застройку в восточной части населенного пункта площадью 134,4 га.

3. Выделение 3,2 га на севере города под размещение жилой застройки сезонного проживания.

4. Проектную плотность населения в границах жилых зон проектом предусмотрено принимать не менее 48,1 чел./га.

с. Майкопское

Основными решениями генерального плана в жилищной сфере являются:

1. Упорядочение существующей территории индивидуальной жилой застройки с увеличением площади жилых территорий до 230,1га (рост в 2 раза). На территории населенного пункта предусмотрено размещение исключительно индивидуальной застройки.

2. Проектную плотность населения в границах жилых зон проектом предусмотрено принимать не менее 35,6 чел./га.

х. Лебяжий

Основными решениями генерального плана в жилищной сфере являются:

1. Упорядочение существующей территории индивидуальной жилой застройки с увеличением площади жилых территорий до 32,1 га (рост более чем в 4 раза). На территории населенного пункта предусмотрено размещение исключительно индивидуальной застройки.

2. Проектную плотность населения в границах жилых зон проектом предусмотрено принимать не менее 17,3 чел./га.

### **3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения**

Относительно стабильная демографическая ситуация в поселении, позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Гулькевичского городского поселения не планируется.

При этом, предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал, служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Гулькевичского городского поселения составляет 0,668 км/кв. км. С другой

стороны, на каждого жителя приходится 0,009 км автомобильных дорог общего пользования.

Пиковая интенсивность в летний период значительно выше, а коэффициент загрузки дороги превышает максимально допустимый. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами. Количество легковых автомобилей рассчитывается, исходя из уровня автомобилизации, принимаемого для различных сроков строительства.

Таблица 11. Количество легковых автомобилей

Сроки строительства	Количество автомобилей на 1000 жителей
1 очередь (2020 г.)	250
Расчетный срок (2030 г.)	350

Железнодорожная станция города Гулькевичи является промежуточной станцией 4-го класса Гулькевичи (протяженность путей 14364,0 км). Основными функциями работы станции является использование железнодорожной инфраструктуры (подъездные ж/д пути) для обслуживания предприятий: ОАО «Гулькевичский комбинат хлебопродуктов», ОАО «Контур», ОАО «Агропромышленный строительный комбинат «Гулькевичский», ООО «Гулькевичский топсбыт».

В связи с отсутствием предприятий на территории поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

### 3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Обеспечение качественного транспортного обслуживания населения путем совершенствования внутренних и внешних транспортных связей, реализуемых по следующим направлениям: создание новых и модернизация существующих базовых объектов транспортной инфраструктуры, повышение качества внутренних транспортных связей за счет совершенствования всего транспортного каркаса и отдельных его элементов.

На территории населенных пунктов Гулькевичского городского поселения генеральным планом предусмотрено формирование зон транспортной инфраструктуры.

г. Гулькевичи

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме города:

- магистральные улицы общегородского значения (шириной 10-12 и 8 м) – 59 км;
- магистральные улицы районного значения (шириной 6 м) – 56 км;

- улицы и дороги местного значения (шириной 6 м) – 100 км;
- проезды (шириной 6 м).

Генеральным планом предлагается вариант дорожной одежды с покрытием из асфальтобетона. Остальные слои новой дорожной одежды и на участках ремонта и реконструкции улиц (слои усиления существующей дорожной одежды) рассчитываются в период разработки рабочей документации с учетом прочностных характеристик существующей дорожной одежды и перспективной интенсивности движения.

Количество населения в г. Гулькевичи, на конец расчетного периода, составит 38500 человек из них 14400 человек – в сохраняемой среднеэтажной жилой застройке. С учетом уровня автомобилизации 350 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 13475 единиц, из которых 5690 автотранспортных единиц (принадлежащих жителям среднеэтажной жилой застройки) на 90% необходимо обеспечить местами постоянного хранения в гаражах боксового типа, то есть 5690 машино-мест в гаражах индивидуального транспорта.

#### Железнодорожный транспорт

Проектом предусмотрено строительство железнодорожного моста через реку Самойлова балка.

В городе сохраняется два железнодорожных переезда, один из них через железнодорожные пути, подходящие в промышленную зону, второй – через основную ветку железной дороги, проходящей через город.

Также проектом предусмотрен демонтаж части железнодорожных путей, подходящих к промышленной зоне, где расположено предприятие строительных материалов, в область негативного влияния которого попадает сохраняемая жилая застройка. Предусмотрено строительство 4-х переездов через проектируемую железнодорожную ветку протяженностью 3,0 км, к предлагаемому месту размещения перенесенного предприятия.

#### с. Майкопское

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме села:

- главная улица (шириной 8 м) 1,9 км;
- улицы в жилой застройке основные (шириной 6 м) 7,6 км;
- улицы в жилой застройке второстепенные (шириной 6 м) 13,9 км;
- проезды (шириной 6 м).

Количество населения в селе, на конец расчетного периода, составит 4600 человек. С учетом уровня автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 1150 единиц.

Генеральным планом предлагается вариант дорожной одежды с покрытием из асфальтобетона. Остальные слои новой дорожной одежды и на участках ремонта и реконструкции улиц (слои усиления существующей дорожной одежды)

рассчитываются в период разработки рабочей документации с учетом прочностных характеристик существующей дорожной одежды и перспективной интенсивности движения.

х. Лебяжий

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме хутора:

- улицы в жилой застройке основные (шириной 6 м) 1,2 км;
- улицы в жилой застройке второстепенные (шириной 6 м) 1,0 км;
- проезды (шириной 6 м).

Количество населения в хуторе, на конец расчетного периода, составит 150 человек. С учетом уровня автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 40 единиц.

Объектов транспортной инфраструктуры в хуторе нет и генеральным планом не предусматривается ввиду близкого расположения с. Майкопское, где и предусматривается обслуживание транспорта жителей хутора Лебяжий.

Внешний транспорт следует проектировать как комплексную систему во взаимосвязи с улично-дорожной сетью и городскими видами транспорта. Пассажирские вокзалы следует проектировать, обеспечивая транспортные связи с центром городского поселения, между вокзалами, с жилыми и промышленными районами.

По пропускной способности и единовременной вместимости вокзалы классифицируются в соответствии с таблицей 12

Вокзалы	Автобусные	Железнодорожные
	расчетная пропускная способность здания, пас./ч	
Малые	до 200	до 200
Средние	св. 200 до 700	св. 200 до 300
Большие	св. 700 до 1500	св. 300 до 600
Крупные	св. 1500	св. 600

Допускается предусматривать объединенные или совмещенные пассажирские вокзалы для двух и более видов транспорта. При проектировании объединенных вокзалов их величина определяется по суммарной расчетной вместимости или расчетной пропускной способности.

Вокзалы следует проектировать на основе единого технологического и градостроительно-планировочного решения всего вокзального комплекса (железнодорожной пассажирской станции, автовокзала и пассажирской автобусной станции), в состав которого входят следующие взаимоувязанные

элементы: привокзальная площадь с остановочными пунктами общественного транспорта, автостоянками и другими устройствами; прилегающая к вокзалу территория; основные пассажирские, служебно-технические и вспомогательные здания и сооружения; перрон (приемоотправочные железнодорожные пути и пассажирские платформы, внутренняя транспортная территория автовокзалов и автостанций).

Размеры привокзальных площадей следует проектировать, с учетом конкретной градостроительной ситуации, размера пассажирского потока, числа и ширины, примыкающих к площади городских улиц, интенсивности движения транспорта на них, организации движения транспорта и пешеходов, характера застройки, озеленения и других факторов. В целях обеспечения нормальной эксплуатации сооружений и объектов внешнего транспорта, устанавливаются охранные зоны в соответствии с действующим законодательством. Для автомагистралей, линий железнодорожного транспорта, автостоянок устанавливается расстояние от источника химического, биологического и/или физического воздействия, уменьшающее эти воздействия до значений гигиенических нормативов (далее - санитарный разрыв). Величина разрыва устанавливается в каждом конкретном случае, на основании расчетов рассеивания загрязнения атмосферного воздуха и физических факторов (шума, вибрации, электромагнитное поле (ЭМП) и др.) с последующим проведением натурных исследований и измерений.

Железные дороги, в зависимости от их назначения в общей сети, характера и размера перевозок подразделяются на скоростные, особо нагружаемые, I, II, III и IV категории.

В соответствии с категорией дорог и рельефом местности, определяется полоса отвода железных дорог. В полосу отвода железных дорог (далее полоса отвода) входят земли, занятые железнодорожными путями и непосредственно примыкающими к ним сооружениями, устройствами и зданиями, в том числе пассажирские вокзалы, служебные и иные здания и сооружения, обеспечивающие деятельность железнодорожного транспорта.

Размер полосы отвода определяется в соответствии с нормами и правилами проектирования отвода земель для железных дорог, утверждаемыми МПС России, а также проектно-сметной документацией и генеральными схемами развития и реконструкции объектов федерального железнодорожного транспорта и станций в соответствии с ОСН 3.02.01-97 «Нормы и правила проектирования отвода земель для железных дорог».

В целях обеспечения нормальной эксплуатации железнодорожного транспорта, санитарной защиты населения и возможности развития отдельных объектов с минимальными затратами устанавливаются зоны земель специального охранного назначения.

Размеры земельных участков зон специального охранного назначения определяют рельеф и особые природные условия местности, необходимость

создания защиты жилой застройки населенных пунктов от сверхнормативных шумов проходящих поездов, необходимость поэтапного развития в будущем железных дорог, узлов, станций и отдельных объектов железнодорожного транспорта.

Зоны земель специального охранного назначения не включаются в полосу отвода, для них устанавливаются особые условия землепользования.

Новые сортировочные станции общей сети железных дорог следует размещать за пределами населенных пунктов; парки резервного подвижного состава, грузовые станции и контейнерные площадки железнодорожного и автомобильного транспорта - за пределами селитебной территории. Склады и площадки для навалочных грузов долговременного хранения, расположенные в пределах селитебной территории, подлежат переносу в коммунально-складские зоны. Расстояния от сортировочных станций до жилой застройки принимаются на основе расчета с учетом величины грузооборота, пожаровзрывоопасности перевозимых грузов, а также допустимых уровней шума и вибрации в соответствии с требованиями раздела «Нормативы инженерной подготовки и защита территории» настоящих нормативов.

В пригородных зонах крупных городских округов и городских поселений для пропуска транзитных поездов, следует предусматривать обходные линии с размещением на них сортировочных станций и грузовых станций общеузлового значения. На головных участках железных дорог при интенсивности пригородного и внутригородского пассажирского движения более 10 пар поездов в час следует предусматривать дополнительные пути, а при необходимости - устройство глубоких железнодорожных вводов или диаметров с обеспечением их взаимодействия с городским скоростным транспортом.

Пересечения железнодорожных линий между собой в разных уровнях следует предусматривать для линий категорий:

- I, II - за пределами территории населенных пунктов;
- III, IV - за пределами селитебной территории.

В пределах территории населенных пунктов, пересечения железных дорог в одном уровне с улицами и автомобильными дорогами, а также с линиями электрического общественного пассажирского транспорта не допускается. Автомобильные дороги, в зависимости от расчетной интенсивности движения и их хозяйственного и административного значения подразделяются на I-а, I-б, I-в, II, III, IV и V категории. Ширина полос и размеры участков земель, отводимых для автомобильных дорог и транспортных развязок движения, определяются в зависимости от категории дорог, количества полос движения, высоты насыпей или глубины выемок, наличия или отсутствия боковых резервов, принятых в проекте, заложений откосов насыпей и выемок и других условий в соответствии с требованиями СН 467-74 «Нормы отвода земель для автомобильных дорог» для I дорожно-климатической зоны и Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2009 года № 717 «О нормах отвода земель для

различных автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса» для II дорожно-климатической зоны.

Прокладку трассы автомобильных дорог следует выполнять, с учетом минимального воздействия на окружающую среду.

На сельскохозяйственных угодьях трассы следует прокладывать по границам полей севооборота или хозяйств.

Не допускается прокладка трасс по зонам особо охраняемых природных территорий.

Вдоль рек, озер и других водных объектов трассы следует прокладывать за пределами установленных для них защитных зон.

В районах размещения курортов, домов отдыха, пансионатов, загородных детских учреждений и т.п. трассы следует прокладывать за пределами установленных вокруг них санитарных зон.

По лесным массивам трассы следует прокладывать, по возможности, с использованием просек и противопожарных разрывов.

Автомобильные дороги общей сети I, II, III категорий следует прокладывать в обход населенных пунктов. При обходе населенных пунктов дороги, по возможности, следует прокладывать с подветренной стороны.

Расстояния от бровки земляного полотна указанных дорог до застройки необходимо принимать не менее: до жилой застройки - 100 м, до садоводческих товариществ - 50 м, для дорог IV категории следует принимать соответственно 50 и 25 м. Для защиты застройки от шума следует предусматривать мероприятия по шумовой защите, в том числе шумозащитные устройства и полосу зеленых насаждений вдоль дороги шириной не менее 10 м. В случае прокладки дорог общей сети через территорию населенного пункта их следует проектировать с учетом требований подраздела «Сеть улиц и дорог» нормативов. При этом категория и параметры дороги общей сети, проходящей через населенный пункт, должны соответствовать категории и параметрам дороги вне населенного пункта и/или приниматься выше с учетом интенсивности движения.

Автомобильные дороги в пригородной зоне, являющиеся продолжением городских магистралей и обеспечивающие пропуск неравномерных по направлениям транспортных потоков к загородным зонам массового отдыха, аэропортам, другим населенным пунктам, следует проектировать с учетом реверсивного движения, рассчитывая ширину основной проезжей части в соответствии с наибольшими часовыми автомобильными потоками.

Категории и параметры автомобильных дорог в пределах пригородных зон следует принимать в соответствии с таблицей 13.

В сложных топографических и природных условиях при соответствующем технико-экономическом обосновании допускается снижать расчетную скорость движения не более чем на 20 % от основной с соответствующей корректировкой параметров горизонтальных кривых и продольного уклона.



При высокой неравномерности автомобильных потоков в часы пик по направлениям допускается устройство обособленной центральной проезжей части для реверсивного движения легковых автомобилей и автобусов.

На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей следует увеличивать ширину полосы движения до 4 м, а при доле большегрузных автомобилей в транспортном потоке более 20 % - до 4,5 м.

Таблица 13. Категории и параметры автомобильных дорог в пределах пригородных зон

Категории дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Наибольшая ширина земляного полотна, м
<b>Магистральные</b>						
скоростного движения	150	3,75	4-8	1000	30	65
основные секторальные непрерывного и регулируемого движения	120	3,75	4-8	600	50	50
основные зональные непрерывного и регулируемого движения	100	3,75	2-4	400	60	40
<b>Местного значения:</b>						
грузового движения	70	4,0	2	250	70	20
парковые	50	3,0	2	175	80	15

Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать функциональную целостность и взаимосвязанность всех основных структурных элементов территории с учетом перспектив развития городского поселения. При разработке проекта организации транспортного обслуживания населения следует

обеспечивать быстроту, комфорт и безопасность транспортных передвижений жителей городских поселений, а также ежедневных мигрантов из пригородной зоны.

Вид общественного пассажирского транспорта следует выбирать на основании расчетных пассажиропотоков и дальностей поездок пассажиров. Провозная способность различных видов транспорта, параметры устройств и сооружений (платформы, посадочные площадки) определяются на расчетный период по норме наполнения подвижного состава - 4 чел./кв. м свободной площади пола пассажирского салона для обычных видов наземного транспорта.

Линии общественного пассажирского транспорта следует предусматривать на магистральных улицах и дорогах с организацией движения транспортных средств в общем потоке, по выделенной полосе проезжей части или на обособленном полотне.

В историческом ядре общегородского центра, в случае невозможности обеспечения нормативной пешеходной доступности остановок общественного пассажирского транспорта, допускается устройство местной системы специализированных видов транспорта.

Через жилые районы площадью свыше 100 га, в условиях реконструкции свыше 50 га допускается прокладывать линии общественного пассажирского транспорта по пешеходно-транспортным улицам при условии ограничения движения иных транспортных средств. Интенсивность движения средств общественного транспорта не должна превышать 30 ед./ч в двух направлениях, а расчетная скорость движения - 40 км/ч.

Плотность сети линий общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях необходимо принимать в зависимости от функционального использования и интенсивности пассажиропотоков в пределах 1,5-2,5 км/м<sup>2</sup>.

В центральных районах крупных городских поселений плотность этой сети допускается увеличивать до 4,5 км/м<sup>2</sup>.

Расстояния между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта (автобуса, троллейбуса) следует принимать 400-600 м.

Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта следует принимать не более 500 м, в транспортнопересадочных узлах - 200 м.

В общегородском центре дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от объектов массового посещения должна быть не более 250 м, в производственных зонах - не более 400 м от проходных предприятий, в зонах массового отдыха и спорта - не более 800 м от главного входа.

В условиях сложного рельефа при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 м на каждые 10 м преодолеваемого перепада рельефа.

Остановочный пункт должен состоять из следующих элементов:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- площадка ожидания;
- переходно-скоростные полосы;
- заездной «карман» (при размещении остановки в зоне переходно-скоростной полосы у пересечений и примыканий автомобильных дорог);
- боковая разделительная полоса (для дорог I-III категорий);
- тротуары и пешеходные дорожки;
- пешеходный переход;
- автопавильон;
- скамьи;
- туалет (через 10-15 км для дорог I-III категорий);
- контейнер и урны для мусора (для дорог IV категории только урна)
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

В местах размещения остановочных пунктов должно быть обеспечено расстояние видимости для остановки автомобиля для дорог соответствующих категорий.

Остановочные пункты, оборудованные наземными пешеходными переходами, смещают по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов. При наличии надземных или подземных пешеходных переходов их можно располагать непосредственно за пешеходным переходом.

В зонах пересечений и примыканий дорог остановочные пункты располагают за пересечениями и примыканиями на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки автомобиля.

Допускается размещать остановочные пункты для транспортных средств, движущихся в противоположных направлениях, до пересечения или примыкания со смещением их по отношению друг к другу на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов.

Остановочный пункт в пределах населенных пунктов должен состоять из следующих элементов:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- заездной «карман»;
- автопавильон;
- скамья;
- урна для мусора;

- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметки, ограждения);
- освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

На магистральных дорогах и улицах общегородского значения с регулируемым движением и районных при уровне загрузки не более 0,6 допускается размещать остановочные площадки в габаритах проезжей части.

При размещении остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта в населённых пунктах следует учитывать следующие требования:

- остановочные пункты смещают по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов;
- остановочный пункт размещают за перекрестком или наземным пешеходным переходом на расстоянии не менее 25 м и 5 м соответственно.

Допускается размещение остановочных площадок на линиях автобусов перед перекрестком на расстоянии не менее 40 м и до стоп-линии в случае, если:

- до перекрестка расположен крупный пассажирообразующий пункт или вход в подземный пешеходный переход;
- пропускная способность улицы до перекрестка больше, чем за перекрестком;
- сразу же за перекрестком начинается подъезд к транспортному инженерному сооружению (мосту, тоннелю, путепроводу) или находится железнодорожный переезд.

Остановочные площадки предназначены для остановки автобусов, движущихся по установленным маршрутам, с целью высадки и посадки пассажиров. Ширину остановочных площадок следует принимать равной ширине основных полос проезжей части, а длину - в зависимости от числа одновременно останавливающихся автобусов и троллейбусов и их габаритов по длине, но не менее 13 м.

Заездной «карман» состоит из остановочной площадки и участков въезда и выезда на площадку. Длину участков въезда и выезда следует принимать равной 15 м. Дорожную одежду на заездных «карманах» устраивают равнопрочной с дорожной одеждой основных полос движения.

Посадочную площадку устраивают на границе основной площадки.

Длину посадочной площадки следует принимать не менее длины остановочной площадки. Ширина посадочной площадки должна быть не менее 3 м. В населенных пунктах в стесненных условиях ширина посадочной площадки может быть уменьшена до 1,5 м.

По границе остановочной и посадочной площадок устанавливают бортовой камень, который продолжают на участки въезда и выезда. Посадочные площадки следует выполнять приподнятыми на 0,2 м над поверхностью остановочных площадок.

Посадочные площадки на всех остановочных пунктах должны быть, как правило, оборудованы павильонами для пассажиров.

Размер павильона определяют из расчета 4 чел./м<sup>2</sup> с учетом числа пассажиров, одновременно находящихся в час - пик на остановке.

Ближайшая грань павильона должна быть не ближе 3 м от края проезжей части (остановочной площадки).

В павильонах должны быть установлены скамья и урна для мусора.

Павильон должен быть надежно закреплен и быть устойчивым к опрокидыванию.

Остановочные пункты оборудуют дорожными знаками, дорожной разметкой, пешеходными ограждениями которые применяют по действующим стандартам.

Размеры пешеходно-скоростных полос должны соответствовать требованиям СП 34.13330.2012. Дорожную одежду на пешеходно-скоростных полосах следует предусматривать равнопрочной с дорожной одеждой основных полос движения.

От посадочных площадок в направлении основных потоков пассажиров следует предусматривать пешеходные дорожки или тротуары до существующих тротуаров, улиц или пешеходных дорожек, а при их отсутствии - на расстоянии, не менее расстояния боковой видимости. Остановочные пункты пассажирского общественного транспорта запрещается проектировать в охранных зонах высоковольтных линий электропередач. На конечных пунктах маршрутной сети общественного пассажирского транспорта следует предусматривать отстойно-разворотные площадки с учетом необходимости снятия с линии в межпиковый период около 30 % подвижного состава. Для автобуса площадь отстойно-разворотной площадки должна определяться расчетом в зависимости от количества маршрутов и частоты движения, исходя из норматива 100-200 кв. м на одно машино-место. Ширину отстойно-разворотной площадки для автобуса следует предусматривать не менее 30 м.

Границы отстойно-разворотных площадок должны быть закреплены в плане красных линий.

Расчетные показатели минимально допустимого уровня автомобилизации населения индивидуальными легковыми автомобилями установлены исходя из современных данных и перспектив роста уровня автомобилизации населения по этапам:

I этап - 2016-2020 годы,

II этап - 2021-2030 годы.

Таблица 14. Расчетные показатели минимально допустимого уровня автомобилизации населения по этапам

Этапы	Расчетный показатель минимально допустимого уровня автомобилизации, автомобилей на 1 тыс. человек	Годы прохождения этапа
-------	---	------------------------

I этап	300 - 350	2017 - 2020 годы
II этап	350 - 450	2021 - 2030 годы

Выделение на этапы обуславливает возможность постепенно увеличивать количество мест хранения автотранспорта и сооружений для его обслуживания. Исходя из функционального назначения, состава потока и скоростей движения автомобильного транспорта дороги и улицы должны быть дифференцированы на соответствующие категории по таблице 21 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 15 Классификация улиц и дорог. Основное назначение улиц и дорог

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Магистральные дороги регулируемого движения (ДРД)	Транспортная связь между районами на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами, как правило, в одном уровне
Магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения (УНД)	Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и общественными центрами, а также с другими магистральными улицами и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях
Магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения (УРД)	Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром города, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами, как правило, в одном уровне
Магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные (УТП)	Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и промышленными районами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы
Магистральные улицы районного значения пешеходно-транспортные (УПТ)	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района

Категория дорог и улиц		Основное назначение дорог и улиц
Улицы и дороги местного значения	Улицы в жилой застройке (УЖ)	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
	Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) (УПр)	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон (районов), выходы на магистральные городские дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
	Парковые дороги (ДПар)	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
Проезды (Пр)		Подъезд транспортных средств к жилым и общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов, кварталов
Пешеходные улицы и дороги (УПш)		Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
Велосипедные дорожки (ДВ)		Проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам

Согласно СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня параметров улиц и дорог в соответствии их классификацией  
Таблица 16

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина красных линий, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %





Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) (УПр)	50		4,00	2	90	60
Парковые дороги (ДПар)	40		3,00	2	75	80
Проезды (Пр) основные	40		3,00	2	50	70
Проезды (Пр) второстепенные	30		5,50-3,0**	1 - 2	25	80
Пешеходные улицы и дороги (УПш) основные	-		1,00	по расчету	-	40
Пешеходные улицы и дороги (УПш) второстепенные	-		0,75	по расчету	-	60
Велосипедные дорожки (ДВ)	20		1,50	1 - 2	30	40

Примечания:

1) Большее значение ширины полосы движения принимать при однополосном проезде.

2) На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей следует увеличивать ширину полосы движения до 4 м, а при доле большегрузных автомобилей в транспортном потоке более 20 % - до 4,5 м.

3) Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 4 м.

В соответствии с п. 4.16 Рекомендаций по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений, в целях повышения безопасности дорожного движения, между проезжей частью и бортовым камнем (окаймляющими плитами или лотками) должны быть предусмотрены: на магистральных улицах

непрерывного движения краевые полосы шириной - 0,75 м, на магистральных улицах общегородского и районного значения регулируемого движения краевые полосы шириной - 0,5 м. В стесненных условиях и при реконструкции краевые полосы допускается устраивать только на дорогах скоростного движения и магистральных улицах непрерывного движения шириной соответственно 0,75 м и 0,50 м.

Согласно п. 6.22 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня радиусов закругления проезжей части улиц и дорог по кромке разделительных полос Таблица 17

№ п/п	Категория дорог и улиц	Радиус закругления проезжей части дорог и улиц, м	
		при новом строительстве	в условиях реконструкции
1	Магистральные улицы и дороги	15,0	12,0
2	Улицы и дороги местного значения	12,0	6,0
3	Проезды	8,0	5,0

Согласно п. 4.12 Рекомендаций по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня ширины боковых проездов:

- при одностороннем движении транспорта и без устройства специальных полос для стоянки автомобилей - не менее 7,0 м;
- при одностороннем движении и организации по местному проезду движения массового пассажирского транспорта - 10,5 м;
- при двустороннем движении и организации движения массового пассажирского транспорта - 11,25 м.

Согласно п. 5.2 Рекомендаций по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений, установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности: расстояние между пересечениями магистральных улиц и дорог регулируемого движения в пределах застроенной территории: не менее 500 м и не более 1500 м; устройство примыканий пешеходно-транспортных улиц, улиц и дорог местного значения, а также проездов к другим магистральным улицам и дорогам регулируемого движения: на расстоянии не менее 50 м от конца кривой радиуса закругления на ближайшем пересечении и не менее 150 м друг от друга. Согласно п. 6.19 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня расстояний:

- от края основной проезжей части магистральных дорог до линии регулирования жилой застройки не менее 50 м и не менее 25 м при условии применения шумозащитных устройств - не менее 25 м;

- от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки: не более 25 м. В случаях превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарных машин.

Для въездов и выездов на территории кварталов и микрорайонов установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня расстояний:

- от границы пересечений улиц, дорог и проездов местного значения (от стоп-линии) - не менее 35 м;

- от остановочного пункта общественного транспорта при отсутствии островка безопасности - не менее 30 м;

- от остановочного пункта общественного транспорта при поднятом над уровнем проезжей части островком безопасности - не менее 20 м.

Тупиковые проезды следует принимать протяженностью не более 150 метров. В конце проезжих частей тупиковых улиц и дорог следует устраивать площадки с островками диаметром не менее 16 м для разворота автомобилей и не менее 30 м при организации конечного пункта для разворота средств общественного пассажирского транспорта. Использование поворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

Согласно п. 6.28 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня плотности сети линий наземного общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях в зависимости от функционального использования и интенсивности пассажиропотоков: 1,5-2,5 км/кв.км территории.

Согласно п. 3.5.163 РНГП Краснодарского края установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня потребности в автозаправочных станциях (АЗС) в границах населенного пункта, из расчета: одна топливораздаточная колонка на 1200 автомобилей. Согласно п. 3.5.163 РНГП Краснодарского края установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня размеров земельных участков АЗС: на 2 колонки - 0,1 га; на 5 колонок - 0,2 га; на 7 колонок - 0,3 га; на 9 колонок - 0,35 га; на 11 колонок - 0,4 га.

### **3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет:

- качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов,

- инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них,

- повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по

ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации программы планируется достигнуть следующих показателей:

- увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100 %;
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем до 2,0 км в год;
- оценка технического состояния искусственных сооружений;
- разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений;
- проектирование и строительство тротуаров;
- проектирование и строительство велосипедных дорожек.

На первую очередь проектом, предлагается осуществить дифференциацию улично-дорожной сети с разделением на категории, установленные СНиП 2.07.01-89\*. Также предлагается провести реконструкцию улиц, с расширением проезжих частей до рекомендуемых СНиП 2.07.01-89\* величин и устройством тротуаров.

Настоящим проектом предлагается сформировать единую улично-дорожную сеть города Гулькевичи с разделением улиц и дорог на следующие категории: магистральные улицы районного значения, улицы в жилой застройке, дороги местного значения. Также предлагается провести реконструкцию улиц с расширением проезжих частей, до рекомендуемых СНиП 2.07.01-89\* величин и устройством тротуаров.

Инвентаризация, с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства.

Часть существующих улиц, служащих для подъезда к основным промышленным и другим объектам, предлагается рассматривать как улицы местного значения с шириной проезжей части до 7 м. За остальными улицами сохраняется выполняемая ими в настоящее время функция проездов.

Предложенная классификация улиц позволяет разделить основные жилые массивы, и организовать движение транспорта и пешеходов внутри них, а также связать правобережную и левобережную части поселения. Организация движения грузового транспорта не претерпит изменений, так как в настоящее время грузопотоки идут в обход жилой застройки, и не оказывают на нее негативного влияния. Проектом также предлагается реконструкция покрытий проезжих частей улиц, имеющих большой износ, и замена грунтовых покрытий на асфальтобетонные. Сеть улиц и дорог (улично-дорожная сеть) городских поселений располагается в различных территориальных зонах и представляет

собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения. Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы. Категории улиц и дорог городских поселений следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице 18. Главные улицы, как правило, выделяются из состава транспортно-пешеходных, пешеходно-транспортных и пешеходных улиц и являются основой архитектурно-планировочного построения общегородского центра.

Таблица 18. Классификация улиц и дорог городских поселений

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Магистральные дороги:	
скоростного движения	Скоростная транспортная связь в крупных городских поселениях: выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях
регулируемого движения	Транспортная связь между районами крупных городских поселений на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне
Магистральные улицы:	
общегородского значения:	
непрерывного движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и общественными центрами в крупных городских поселениях, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях
регулируемого движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром городского

		поселения, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в одном уровне
	районного значения:	
	транспортно-пешеходные	Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги
	пешеходно-транспортные	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
	Улицы и дороги местного значения:	
	улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
	улицы и дороги в производственных, в том числе коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
	пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
	парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
	проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри районов, микрорайонов (кварталов)
	велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам

В условиях реконструкции, а также для улиц районного значения допускается устройство магистралей или их участков, предназначенных только для пропуска средств общественного транспорта с организацией автобусно-пешеходного движения. Пропускную способность сети улиц, дорог и транспортных пересечений, число мест хранения автомобилей следует определять исходя из расчетного уровня автомобилизации. На расчетный срок до 2030 года уровень автомобилизации принимается 400 легковых автомобилей на 1000 человек. Указанный уровень автомобилизации, допускается уменьшать или увеличивать в зависимости от местных условий городских поселений, но не более чем на 20%. Для расчета пропускной способности (интенсивности движения) при движении по уличной сети смешанного транспортного потока различные виды транспорта следует приводить к одному расчетному виду - легковому автомобилю в соответствии с таблицей 19.

Тип транспортных средств	Коэффициент приведения
Легковые автомобили	1,0
Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:	
2	1,5
6	2,0
8	2,5
14	3,0
свыше 14	3,5
Автобусы	2,5
Микроавтобусы	1,5
Мотоциклы и мопеды	0,5
Мотоциклы с коляской	0,75

Таблица 20. Основные расчетные параметры уличной сети городских поселений

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон,	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:							
скоростного движения	120	50-75	3,75	4-8	600	30	-
регулируемого движения	80	40-65	3,50	2-6	400	50	-

Магистральные улицы:								
общегородского значения:								
непрерывного движения	100	40-80	3,75	4-8	500	40	4,5	
регулируемого движения	80	37-75	3,50	4-8	400	50	3,0	
районного значения:								
транспортно-пешеходные	70	35-45	3,50	2-4	250	60	2,25	
пешеходно-транспортные	50	30-40	4,00	2	125	40	3,0	
Улицы и дороги местного значения:								
улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5	
улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5	
парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-	
Проезды:								
основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1,0	
второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75	
Пешеходные улицы:								
основные	-		1,00	По расчёту	-	40	По проекту	
второстепенные	-		0,75	То же	-	60	По проекту	
Велосипедные дорожки:	20		1,50	1-2	30	40	-	

Примечание:



\* С учетом использования одной полосы для стоянок легковых автомобилей.

Ширина улиц и дорог определяется расчетным путем с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны в зависимости от:

- интенсивности движения транспорта и пешеходов;
- состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.).

В условиях реконструкции, а также в зонах с высокой градостроительной ценностью территории допускается снижать расчетную скорость движения для дорог скоростного и улиц непрерывного движения на 20 км/ч с соответствующей корректировкой параметров горизонтальных кривых и продольных уклонов.

Для движения автобусов на магистральных улицах и дорогах в крупных городских поселениях следует предусматривать:

- крайнюю полосу шириной 4 м для их пропуска в часы пик при интенсивности движения более 40 ед./ч;
- обособленную проезжую часть шириной 8-12 м при интенсивности движения более 20 ед./ч в условиях реконструкции.

В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

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

В малых городских поселениях, а также в условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц районного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

Плотность уличной сети в среднем по городскому поселению с учетом использования внеуличного пространства следует принимать в соответствии с расчетами.

Плотность сети магистральных улиц в среднем по городскому поселению следует принимать не менее 2,2 км/кв. км.

При проектировании магистральных улиц и дорог, в особенности с интенсивным грузовым движением, следует предусматривать мероприятия, обеспечивающие преимущественно безостановочное движение транспорта,

предельно ограничивать количество и протяженность участков с наибольшими продольными уклонами и кривыми малых радиусов, проводить мероприятия, исключающие скапливание выхлопных газов автомобилей, и обеспечивать их естественное проветривание.

Расстояние, на вновь проектируемых территориях жилой застройки, от края основной проезжей части магистральных дорог до линии жилой застройки следует принимать не менее 50 м, а при условии применения шумозащитных устройств - не менее 25 м.

Расстояние от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки следует принимать не более 25 м. В случаях превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарных машин.

Пешеходные переходы следует размещать в местах пересечения основных пешеходных коммуникаций с городскими улицами и дорогами. Пешеходные переходы проектируются в одном уровне с проезжей частью улицы (наземные) или вне уровня проезжей части улицы (надземные и подземные).

Пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью (наземные) на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать с интервалом 200-300 м, на дорогах скоростного движения - с интервалом 400-800 м.

Пешеходные переходы вне проезжей части улиц следует проектировать:

- на магистральных улицах с непрерывным движением и на улицах с регулируемым движением при ширине проезжей части улицы более 14 м и величине потока пешеходов, превышающей 1500 чел. в час, - с интервалом 300-400 м;
- на перекрестках улиц с нерегулируемым правоповоротным движением интенсивностью более 300 приведенных автомобилей в час.

Допускается размещать пешеходные переходы вне проезжей части улиц независимо от величины пешеходного потока в следующих случаях:

- в зонах высокой концентрации объектов массового посещения, расположенных по обеим сторонам улицы с интенсивным движением автотранспорта;
- на транспортных узлах и перегонах улиц, характеризующихся высоким уровнем дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов;
- на узлах и перегонах, где необходимо повысить пропускную способность магистрали и где светофорное регулирование применяется только для обеспечения пропуска пешеходных потоков через транспортную магистраль;
- на уличных пешеходных переходах, где ожидание пешеходами разрешающей фазы светофора превышает 5 мин.;
- в местах, где отмечается неупорядоченное (планировочно не организованное) движение пешеходов в одном уровне с движением транспортного

потока, а устройство пешеходного перехода в одном уровне не представляется возможным либо представляет значительную сложность по транспортно-планировочным условиям.

При выборе типа пешеходного перехода следует учитывать: характер окружающей застройки, ее историко-культурную, архитектурно-градостроительную значимость, рельеф местности, геологические и гидрогеологические характеристики, степень использования подземного пространства в месте предполагаемого размещения, условия организации и безопасности движения транспорта и пешеходов.

Конфигурация и объемно-планировочное решение пешеходных переходов должны учитывать:

- направления движения основных пешеходных потоков и интенсивность пешеходного движения по направлениям, устанавливаемым на основе натурных обследований;

- результаты прогноза динамики транспортных и пешеходных потоков, выполняемого на основе данных по предстоящему дорожно-мостовому строительству, по развитию застройки и мероприятиям по комплексному благоустройству прилегающих территорий.

Ширину внеуличных переходов следует проектировать с учетом величины ожидаемого пешеходного потока в соответствии с расчетом, но не менее 3 м.

Входы-выходы подземных пешеходных переходов следует проектировать на тротуарах, как правило, вблизи остановочных пунктов городского массового пассажирского транспорта при расстоянии от парапета до края проезжей части не менее 0,5 м. Высоту парапетов для лестничных сходов следует проектировать не менее 0,7 м от поверхности тротуаров.

Допускается совмещение входов-выходов с павильонами ожидания остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта.

Минимальную ширину лестниц для подземных пешеходных переходов следует принимать равной 2,25 м с дополнительными пандусными сходами или накладными спусками с каждого торца сооружения шириной по 1,8 м (для инвалидов и пешеходов с детскими колясками).

Передвижения инвалидов и маломобильных групп населения при проектировании лестничных сходов пешеходных переходов следует обеспечивать, руководствуясь требованиями СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», положениями СП 35-103-2001 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным посетителям» и СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения.»

Для предотвращения попадания воды с тротуара в подземный пешеходный переход верхние площадки лестничных сходов следует проектировать с превышением над тротуаром не менее 6 см и не более 15 см - с обеспечением плавного сопряжения с поверхностью тротуара. Для отвода воды с поверхности

ступеней и площадок следует располагать их с уклоном 1,5 % в сторону тоннеля подземного пешеходного перехода.

Надземные пешеходные переходы следует, как правило, дополнительно оборудовать устройствами для подъема людей и грузов - лифтовыми подъемниками и эскалаторами со скоростью движения 3-4 км/ч.

Для обеспечения передвижения инвалидов и маломобильных групп населения при проектировании подъемных устройств следует руководствоваться требованиями СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения».

Пешеходные пути (тротуары, площадки, лестницы) у административных и торговых центров, гостиниц, театров, выставок и рынков следует проектировать из условий обеспечения плотности пешеходных потоков в час пик не более 0,3 чел./кв. м; на предзаводских площадях, у спортивно-зрелищных учреждений, кинотеатров, вокзалов - 0,8 чел./кв. м.

Пешеходные пути должны обеспечивать возможность проезда инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см.

Вдоль магистральных улиц общегородского значения с регулируемым движением при необходимости транспортного обслуживания прилегающей застройки, а также для увеличения пропускной способности магистрали следует предусматривать боковые проезды.

На боковых проездах допускается организовывать как одностороннее, так и двустороннее движение транспорта.

Ширину боковых проездов следует принимать:

- при одностороннем движении транспорта и без устройства специальных полос для стоянки автомобилей - не менее 7,0 м;
- при одностороннем движении и организации по местному проезду движения массового пассажирского транспорта - не менее 10,5 м; при двустороннем движении и организации движения массового пассажирского транспорта - не менее 11,25 м.

Для обеспечения подъездов к группам жилых зданий и иных объектов, а также к отдельным зданиям в микрорайонах (кварталах) следует предусматривать проезды, в том числе: к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам, участкам школ и дошкольных образовательных учреждений - основные; к отдельно стоящим зданиям - второстепенные.

Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 3,5 м.

Тупиковые проезды к отдельно стоящим зданиям должны быть протяженностью не более 150 м и заканчиваться разворотными площадками размером в плане 16x16 м или кольцом с радиусом по оси улиц не менее 10 м.

В конце проезжих частей тупиковых улиц следует устраивать площадки для разворота автомобилей с учетом обеспечения радиуса разворота 12-15 м. На отстойно-разворотных площадках для автобусов и троллейбусов должен быть обеспечен радиус разворота 15 м. Использование разворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

На путепроводах, мостах и в тоннелях, где градостроительная ситуация требует организации движения пешеходов, должно быть предусмотрено устройство тротуаров для пешеходного движения, ширина которых определяется по расчету в соответствии с требованиями СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы. Актуализированная редакция СНиП 2.05.03-84\*».

Городские мосты и тоннели следует проектировать в соответствии с требованиями СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы. Актуализированная редакция СНиП 2.05.03-84\*», СНиП 32-04-97 «Тоннели железнодорожные и автодорожные». Автомобильные дороги, соединяющие производственные предприятия с дорогами общего пользования, другими предприятиями, железнодорожными станциями, портами, предназначенные для пропуска автотранспортных средств, разрешенных к использованию на дорогах общего пользования, относятся к подъездным дорогам производственных предприятий.

При выборе местоположения автомобильных дорог всех категорий следует учитывать возможность обеспечения санитарных разрывов в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 (п. 2.6) «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Проектирование дорог на территориях производственных предприятий следует осуществлять в соответствии с требованиями СНиП 2.05.07-91\* «Промышленный транспорт». Улично-дорожную сеть территории малоэтажной жилой застройки следует формировать во взаимоувязке с системой улиц и дорог городских поселений. При этом следует ориентироваться на преимущественное использование легковых автомобилей, а также на обслуживание жилой застройки общественным пассажирским транспортом с подключением к общегородской транспортной сети.

При расчете загрузки уличной сети на территории жилой застройки и в зоне ее тяготения расчетный уровень насыщения легковыми автомобилями на расчетный период следует принимать 500 единиц на 1000 жителей.

Уличная сеть малоэтажной жилой застройки, обеспечивающая внутренние транспортные связи, включает въезды и выезды на территорию, главные улицы застройки, основные и второстепенные проезды.

Уличная сеть в зависимости от размеров и планировочного решения территории застройки может включать только основные и второстепенные проезды.

Главные улицы являются основными транспортными и функционально-планировочными осями территории застройки. Они обеспечивают транспортное обслуживание жилой застройки и не осуществляют пропуск транзитных

общегородских транспортных потоков. Основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам жилых зданий.

Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям.

Подъездные дороги включают проезжую часть и укрепленные обочины. Число полос на проезжей части в обоих направлениях принимается не менее двух.

Ширину полос движения на проезжей части подъездных дорог при необходимости пропуска общественного пассажирского транспорта следует принимать 3,75 м, без пропуска маршрутов общественного транспорта - 3 м. Ширину обочин следует принимать 2 м.

Главные улицы включают проезжую часть и тротуары. Число полос на проезжей части в обоих направлениях принимается не менее двух. Ширину полос движения на проезжих частях главных улиц при необходимости пропуска общественного пассажирского транспорта следует принимать 3,5 м, без пропуска маршрутов общественного транспорта - 3 м.

Тротуары устраиваются с двух сторон. Ширина тротуаров принимается не менее 1,5 м. Основные проезды включают проезжую часть и тротуары. Основные проезды проектируются с двусторонним движением с шириной полосы для движения не менее 2,75 м.

Допускается устройство основных проездов с кольцевым односторонним движением транспорта протяженностью не более 300 м и проезжей частью в одну полосу движения шириной не менее 3,5 м. На однополосных проездах необходимо предусматривать устройство разъездных площадок шириной 6 м и длиной 15 м на расстоянии 75 м одна от другой.

Вдоль основных проездов, необходимо устройство тротуаров с шириной пешеходной части не менее 1 м. Тротуары могут устраиваться с одной стороны.

Второстепенные проезды допускается проектировать однополосными, шириной не менее 3,5 м. Устройство тротуаров вдоль второстепенных проездов не регламентируется. Допускается устройство тупиковых второстепенных проездов шириной 4 м и протяженностью не более 150 м, при протяженности более 150 м необходимо предусматривать устройство разъездных площадок. При устройстве тупиковых проездов, необходимо предусмотреть возможность разворота мусоровозов, уборочных и пожарных машин.

Необходимость устройства, и параметры разделительных озелененных полос между тротуарами и проезжей частью на всех категориях улиц в малоэтажной жилой застройке определяются потребностями прокладки инженерных сетей.

При проектировании наименьшие радиусы кривых в плане принимаются: для главных улиц при необходимости пропуска наземного общественного пассажирского транспорта - 250 м, без пропуска наземного общественного пассажирского транспорта - 125 м, основных проездов - 50 м, второстепенных проездов - 25 м.

Наибольший продольный уклон, принимается для главных улиц - 60 промилле, основных проездов - 70 промилле, второстепенных проездов - 80 промилле. Радиусы закругления бортов проезжей части следует принимать: для главных улиц - 15 м, для основных проездов - 12 м, для второстепенных проездов - 8 м. Планировочное решение малоэтажной жилой застройки должно обеспечивать проезд автотранспорта ко всем зданиям и сооружениям, в том числе к домам, расположенным на придомовых участках.

На территории малоэтажной жилой застройки с линейными размерами, превышающими 2000 м, рекомендуется проектировать самостоятельную внутреннюю систему пассажирского транспорта, обеспечивающую связи между местами проживания и имеющимися на территории местами приложения труда, объектами обслуживания, остановочными пунктами общественного транспорта, осуществляющего внешние связи территории малоэтажной застройки.

Остановочные пункты маршрутов общественного пассажирского транспорта, связывающего территории малоэтажной жилой застройки с другими районами городских поселений, следует проектировать у въездов на территорию малоэтажной застройки, обеспечивая удобные пешеходные или транспортные связи с жилой застройкой.

Длина пешеходных подходов не должна превышать:

- до остановочных пунктов транспорта для внешних связей от мест проживания - 400-600 м;
- до обязательных остановочных пунктов транспорта для внутренних связей от мест проживания - 300 м;
- от объектов массового посещения - 50 м.

На территориях малоэтажной жилой застройки следует проектировать непрерывную систему пешеходных коммуникаций, включающую пешеходное пространство общественного назначения, тротуары вдоль проезжей части уличной сети, прогулочные пешеходные дороги и аллеи.

Пешеходные коммуникации проектируются по кратчайшим расстояниям между жилыми домами и остановками общественного пассажирского транспорта, объектами торгового и бытового обслуживания, автостоянками для постоянного хранения автомобилей, школьными и дошкольными учреждениями и другими объектами.

Ширину прогулочной пешеходной дороги следует принимать с учетом конкретной градостроительной ситуации, но не менее 1,0 м. Следует проектировать удобные связи жилой застройки с площадками для отдыха, спорта, развлечений, зоной отдыха (организованной на базе имеющегося лесопарка или водоема).

Ширину прогулочной дороги (аллеи) следует определять в зависимости от вида зеленых насаждений: при озеленении кустарником - не менее 1,5 м, при озеленении деревьями - не менее 2,25 м.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта принимаются в соответствии с таблицей 22.

Категория сельских улиц и дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	60	3,5	2	-
Главная улица	40	3,5	2-3	1,5-2,25
Улица в жилой застройке:				
основная	40	3,0	2	1,0-1,5
второстепенная (переулок)	30	2,75	2	1,0
проезд	20	2,75-3,0	1	0-1,0
Хозяйственный проезд, скотопрогон	30	4,5	1	-

Ширину и поперечный профиль улиц в пределах красных линий, уровень их благоустройства следует определять в зависимости от величины сельского населенного пункта, прогнозируемых потоков движения, условий прокладки инженерных коммуникаций, типа, этажности и общего архитектурно-планировочного решения застройки, как правило, 15-25 м. Тротуары следует предусматривать по обеим сторонам жилых улиц независимо от типа застройки. Вдоль ограждений усадебной застройки на второстепенных улицах допускается устройство пешеходных дорожек с простейшим типом покрытия.

Проезжие части второстепенных жилых улиц с односторонней усадебной застройкой и тупиковые проезды протяженностью до 150 м допускается предусматривать совмещенными с пешеходным движением без устройства отдельного тротуара при ширине проезда не менее 4,2 м. Ширина сквозных проездов в красных линиях, по которым не проходят инженерные коммуникации, должна быть не менее 7 м.

На второстепенных улицах и проездах с однополосным движением автотранспорта следует предусматривать разъездные площадки размером 7х15 м через каждые 200 м.

### 3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

По прогнозу на долгосрочный период до 2030 года обеспеченность жителей поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

- в 2017 году- 250 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2020 году-260 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2030 году-330 автомобилей на 1000 жителей.



Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью, при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят:

- интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал;
- динамический коэффициент приведения состава транспортного потока;
- поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей;
- коэффициент загрузки полосы движением;
- доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди;
- средняя длина очереди в автомобилях и метрах;
- удельное число остановок автомобиля;
- коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 года до 2030 года существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

В городском поселении должны быть предусмотрены территории для постоянного хранения (гаражи, крытые и открытые стоянки), временного хранения (парковки) и технического обслуживания легковых автомобилей всех категорий.

### **3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах на улично-дорожной сети города Гулькевичи;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог - установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если, в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный. Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения внутри города Гулькевичи предлагается строительство новых и реконструкция уже существующих улиц и дорог. В соответствии с требованиями таблицы 9 СНиП 2.07.01-89\*, ширина проезжей части главных улиц и поселковых дорог - 7,0 м, улиц жилой застройки 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. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены в разделе 3.4. «ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ПОСЕЛЕНИЯ» настоящей программы.

### **3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются: сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта; мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо: уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств; стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов; обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива. Санитарная охрана и оздоровление воздушного бассейна Гулькевичского городского поселения обеспечивается комплексом защитных мер технологического, санитарно-технического и планировочного характера. Основными путями снижения загрязнения атмосферного воздуха в целях сокращения суммарных выбросов в атмосферу стационарными источниками выделения предлагается: оптимизация транспортных потоков, отвод основных транспортных потоков от селитебной территории населенного пункта, модернизация и реконструкция транспортной сети, создание зеленых защитных полос вдоль автомобильных дорог, озеленение улиц и санитарно-защитных зон. Для оперативного контроля состояния компонентов природной среды, выявления несанкционированных выбросов загрязняющих веществ и сбросов загрязненных сточных вод на территории, принятия соответствующих мер по их предупреждению представляется целесообразным: контроль и регулирование выбросов в атмосферу от передвижных источников (автотранспорта и т.п.), контроль соответствия состава топлива, реализуемого на АЗС, установленным нормативам, контроль выполнения работ по озеленению территории санитарно-защитных зон предприятий и объектов, соблюдения режимов санитарно-защитных зон. На долгосрочную перспективу, необходимо предусмотреть мероприятия по переходу на альтернативные, безопасные для окружающей среды источники энергии и тепла (в том числе возобновляемые: солнечную энергию, энергию ветра, термальные воды и т.д.). Для этих целей необходимо проведение исследований всех возможных на территории Гулькевичского района восстанавливаемых источников энергии.

На территориях, прилегающих к транспортным магистралям, прогнозируется сохранение состояния атмосферного воздуха на уровне современного фонового значения, так как неизбежное увеличение количества личных легковых транспортных средств, компенсируется ограничением проектными решениями потока грузового автотранспорта, перспективной организацией движения транзитного и грузового транспорта вне территории жилой застройки. Строительные и транспортные предприятия характеризуются незначительными максимально-разовыми выбросами загрязняющих веществ, в основном предельных углеводородов, продуктов сгорания топлива и пылевыми неорганизованными выбросами. В качестве шумозащитных мероприятий, при реализации которых прогнозируется уменьшение акустического дискомфорта, предусматривается: устройство санитарно-защитных зон между жилой застройкой и промышленными, коммунально-складскими и транспортными предприятиями,

являющимися пространственными источниками шума, использование специального озеленения между жилой застройкой и автомобильными дорогами с интенсивным движением.

#### **4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Гулькевичского городского поселения необходимо учитывать прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов:

- вариант 1 (базовый);
- вариант 2 (умеренно-оптимистичный);
- вариант 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Гулькевичского городского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Гулькевичском городском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

#### **5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико - экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

Достижение целей и решение задач программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий программы являются средства бюджета Гулькевичского городского поселения, средства краевого бюджета, бюджета Гулькевичского района и внебюджетных источников.

Механизм реализации программы включает в себя систему мероприятий:

- по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении;
- по проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек;

- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков);

- мероприятия по организации транспортного обслуживания.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации программы формируется администрацией Гулькевичского городского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Решения администрации Гулькевичского городского поселения о проведении комплексных мероприятий по организации дорожного движения, в том числе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков, мероприятий по внедрению интеллектуальных транспортных систем, мероприятий по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, мероприятий по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности принимаются в установленном порядке, предусмотренным Уставом поселения и иными нормативно - правовыми документами.

Вместе с тем, при разработке настоящей программы разработаны комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработке мер, направленных на их устранение;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в том числе проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Гулькевичского городского поселения должны стать:

на первом этапе (2017-2020 годы):

- изготовление изыскательских геологических, геодезических и проектно-сметных работ на строительство и реконструкцию автомобильных дорог местного значения поселения;
- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в населенных пунктах Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района,
- ограждение пешеходных переходов, обустройство пешеходных переходов, реконструкция и строительство светофорных объектов; строительство тротуаров; размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов,
- согласно Стратегии развития Гулькевичского района планируется: строительство 2 км автомобильной дороги IV категории к планируемому к строительству жилому микрорайону, размещаемого в северо-восточной части г. Гулькевичи;
- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в населенных пунктах Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района.

На втором этапе (2021-2025 годы):

- на территории города Гулькевичи строительство участка автомобильной дороги п.г.т. Гирей – с. Майкопское протяженностью 1,3 км;
- на территории города Гулькевичи строительство 5,2 км участков автомобильных дорог для обеспечения связей населенных пунктов по местным автомобильным дорогам с региональными и федеральными дорогами,
- на территории города Гулькевичи строительство гаражных комплексов индивидуального транспорта общей мощностью 2718 машино-мест, а также и строительство 1 многоуровневого гаражного комплекса в северной части города мощностью 1000 машино-мест,
- на территории города Гулькевичи строительство 4-х переездов через проектируемую железнодорожную ветку протяженностью 3,0 км, к предлагаемому месту размещения перенесенного предприятия,

- строительство железнодорожного моста через реку Самойлова балка,
- на территории с. Майкопское текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети,
- на территории с. Майкопское строительство 1 СТО и 1 АЗС для обслуживания транспорта населения и транзитных автомобилей

На третьем этапе на перспективу (2026-2030 годы):

- на территории города Гулькевичи строительство двух автозаправочных станций мощностью по 4 колонки, первая на северо-западном выезде из города в направлении г. Кропоткин и вторая в месте пересечения ул. Торговой с железнодорожными путями на кольце,
- на территории города Гулькевичи строительство новых автомоек в количестве 4 штук, суммарной мощностью 10 постов в местах сосредоточения объектов транспортной инфраструктуры,
- на территории города Гулькевичи строительство двух придорожных сервисных комплексов куда входят по 1 АГЗС (мощностью 5 колонок каждая), по 1 станции технического обслуживания – СТО (мощностью 4 поста каждое) и автомойки мощностью 4 и 3 поста. Один из комплексов располагается на ул. Советская, второй – в северной части населенного пункта,
- на территории города Гулькевичи строительство 127 автобусных остановок, для обслуживания маршрутов движения автобусов со строительством остановочных карманов, оборудовани ем площадок для возможности ожидания общественного транспорта пассажирами и установкой автопавильонов,
- на территории х. Лебяжий проведение текущего ремонта дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Таблица 22. График выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

ОКС	ВИД	Объем денежных средств, тыс. руб.					Проект
		всего	В том числе			Внебюджетные источники	
			Федеральный бюджет	Бюджет субъекта РФ	Местный бюджет		
-	-	2017-2030	2017-2030	2017-2030	2017-2030	2017-2030	2017-2030
изготовление	проект	-	-	-	1000,0	-	1000,0



изыскательских геологических, геодезических и проектно-сметных работ на строительство и реконструкцию автомобильных дорог местного значения поселения							
капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в населенных пунктах Гулькевичского городского поселения Гулькевичского района	дороги	12000,0	-	10000,0	2000,0	-	-
на территории города Гулькевичи строительство участка автомобильной дороги п.г.т. Гирей – с.	дороги	5938,2	-	2800,0	3138,2	-	-

<p>Майкопское протяженностью 1,3 км на территории города Гулькевичи строительство 5,2 км участков автомобильных дорог для обеспечения связей населенных пунктов по местным автомобильным дорогам с региональными и федеральными дорогами</p>							
<p>ограждение пешеходных переходов, обустройство пешеходных переходов, реконструкция и строительство светофорных объектов; строительство тротуаров; размещение дорожных знаков и указателей на улицах</p>	<p>Автомобильное сооружение</p>	<p>2052,20</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>2052,20</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

населённых пунктов,							
на территории города Гулькевичи строительство о гаражных комплексов индивидуального транспорта общей мощностью 2718 машино-мест, а также и строительство о 1 многоуровневого гаражного комплекса в северной части города мощностью 1000 машино-мест	сервис	2252,20	-	600,0	1652,20	-	-
на территории города Гулькевичи строительство о 4-х поездов через проектируемую железнодорожную ветку протяженнос	ж/д	7098,0	-	5098,0	2000,0	-	-

тью 3,0 км, к предлагаемо му месту размещения перенесенног о предприятия							
строительств о железнодоро жного моста через реку Самойлова балка	ж/д мост	7775,0	-	5075,0	2700,0	-	-
с. Майкопское текущий ремонт дорожного покрытия существующ ей улично- дорожной сети,	дороги	2000,0	-	500,0	1500,0	-	-
с. Майкопское строительств о 1 СТО и 1 АЗС для обслуживани я транспорта населения и транзитных автомобилей	сервис	2352,20	-	800,0	1552,20	-	-
строительств о двух автозаправоч	сервис	3000,0	-	500,0	2500,0	-	-

<p>ных станций мощностью по 4 колонки, первая на северо-западном выезде из города в направлении г. Кропоткин и вторая в месте пересечения ул. Торговой с железнодорожными путями на кольце,</p>							
<p>строительство новых автомоек в количестве 4 штук, суммарной мощностью 10 постов в местах сосредоточения объектов транспортной инфраструктуры,</p>	сервис	4000,0	-	200,0	3800,0	-	-

строительство двух придорожных сервисных комплексов							
строительство 127 автобусных остановок	сооружение	4000,0	-	500,0	3500,0	-	-
проведение текущего ремонта дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети	дороги	3652,2	-	800,0	2852,20	-	-
строительство 2 км автомобильной дороги IV категории к планируемому к строительству жилому микрорайону, размещаемого в северо-восточной части г. Гулькевичи	дороги	<p>Финансирование определяется по итогам разработке проектно-сметной документации в установленном законом Российской Федерации порядке, в том числе на основании Решения городской Думы Краснодара от 24 февраля 2011 года № 8 п.8 «Об утверждении стратегии инвестиционного развития муниципального образования город Краснодар до 2030 года»</p> <p>Бюджетные ассигнования рассчитываются и формируются на основании включения в программу инвестиционных проектов Краснодарского края в области транспортной инфраструктуры.</p> <p>На сегодняшний день источник финансирования не определен. Планируемый источник бюджета – бюджет Гулькевичского городского поселения, бюджет МО Гулькевичский район</p>					

### 5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Проектом закладывается строительство участка автомобильной дороги п.г.т. Гирей – с. Майкопское, протяженностью 1,3 км, который позволит создать связь и сократить время движения автомобилей с запада на восток и в обратном направлении в частности от п.г.т. Красносельский, п.г.т. Гирей, с. Майкопское п. Венцы, х. Красная поляна и далее на с. Отрадо-Ольгинское, с. Новомихайловское, а также повысит комфортность и транспортно-экономические показатели для движения транзитного транспорта. Также проектом предусмотрено строительство 5,2 км участков автомобильных дорог для обеспечения связей населенных пунктов по местным автомобильным дорогам с региональными и федеральными дорогами.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов г. Гулькевичи и с. Майкопское, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», таблица.

#### г. Гулькевичи

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме города:

магистральные улицы общегородского значения (шириной 10-12 и 8 м) – 59 км;

магистральные улицы районного значения (шириной 6 м) – 56 км;

улицы и дороги местного значения (шириной 6 м) – 100 км;

проезды (шириной 6 м).

Генеральным планом предлагается вариант дорожной одежды с покрытием из асфальтобетона. Остальные слои новой дорожной одежды и на участках ремонта и реконструкции улиц (слои усиления существующей дорожной одежды) рассчитываются в период разработки рабочей документации, с учетом прочностных характеристик существующей дорожной одежды и перспективной интенсивности движения.

В связи с предлагаемым развитием улично-дорожного каркаса города проектом предлагается строительство автодорожного тоннеля вдоль берега реки под железной дорогой методом прокола.

Необходимо строительство 6 автодорожных мостов суммарной протяженностью порядка 1200 п.м.

На территории города предусмотрено сохранение следующих объектов:

Автовокзал в южной части города;

Наземные стоянки индивидуального транспорта (мощность 30 машино-мест);

Пешеходные мосты в количестве 5 штук (4 из них эксплуатировались как автодорожные);

Автодорожный мост по улице Торговой, через железнодорожные пути.

Автодорожный мост через автомобильную дорогу и железнодорожные пути на южном объезде города.

Остановочные павильоны в количестве 5 штук с рассмотрением вопроса их реконструкции при необходимости (углубление остановочного кармана, установка автопавильонов для ожидания автобусов пассажирами и др.)

#### *Железнодорожный транспорт*

Проектом предусмотрено строительство железнодорожного моста через реку Самойлова балка.

В городе сохраняется два железнодорожных переезда, один из них через железнодорожные пути, подходящие в промышленную зону, второй – через основную ветку железной дороги, проходящей через город.

Также проектом предусмотрен демонтаж части железнодорожных путей, подходящих к промышленной зоне, где расположено предприятие строительных материалов, в область негативного влияния которого попадает сохраняемая жилая застройка. Предусмотрено строительство 4-х переездов через проектируемую железнодорожную ветку протяженностью 3,0 км, к предлагаемому месту размещения перенесенного предприятия.

#### с. Майкопское

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме села:

главная улица (шириной 8 м) 1,9 км;

улицы в жилой застройке основные (шириной 6 м) 7,6 км;

улицы в жилой застройке второстепенные (шириной 6 м) 13,9 км;

проезды (шириной 6 м).

Количество населения в селе, на конец расчетного периода, составит 4600 человек. С учетом уровня автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 1150 единиц.

Генеральным планом предлагается вариант дорожной одежды с покрытием из асфальтобетона. Остальные слои новой дорожной одежды и на участках ремонта и реконструкции улиц (слои усиления существующей дорожной одежды) рассчитываются в период разработки рабочей документации с учетом прочностных характеристик существующей дорожной одежды и перспективной интенсивности движения.

#### х. Лебяжий

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме хутора:

улицы в жилой застройке основные (шириной 6 м) 1,2 км;

улицы в жилой застройке второстепенные (шириной 6 м) 1,0 км;



проезды (шириной 6 м).

Количество населения в хуторе, на конец расчетного периода, составит 150 человек. С учетом уровня автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 40 единиц.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры населенных пунктов Гулькевичского городского поселения по видам транспорта не планируется.

## **5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно - пересадочных узлов**

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, осуществляющих перевозки внутри населенных пунктов Гулькевичского городского поселения в соответствии с основными маршрутами, определенными в паспортах маршрутов. В случае планирования новых маршрутов, необходимо учитывать изменения количества транспорта общего пользования.

На территории города Гулькевичи генеральным планом предусматривается строительство 127 автобусных остановок, для обслуживания маршрутов движения автобусов со строительством остановочных карманов, оборудованием площадок для возможности ожидания общественного транспорта пассажирами и установкой автопавильонов.

В связи с предлагаемым развитием улично-дорожного каркаса города проектом предлагается строительство автодорожного тоннеля вдоль берега реки под железной дорогой методом прокола.

Необходимо строительство 6 автодорожных мостов суммарной протяженностью порядка 1200 п.м.

Предлагается строительство предприятия питания по ул. Пионерская.

На территории города предусмотрено сохранение следующих объектов:

- Автовокзал в южной части города;
- Наземные стоянки индивидуального транспорта (мощность 30 машино-мест);
- Пешеходные мосты в количестве 5 штук (4 из них эксплуатировались как автодорожные);
- Автодорожный мост по улице Торговой, через железнодорожные пути.
- Автодорожный мост через автомобильную дорогу и железнодорожные пути на южном объезде города.
- Остановочные павильоны в количестве 5 штук с рассмотрением вопроса их реконструкции при необходимости (углубление остановочного кармана, установка автопавильонов для ожидания автобусов пассажирами и др.).

### **5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

На территории города Гулькевичи для заправки автомобилей необходимо предусмотреть автозаправочную станцию с учетом действующего норматива: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 автомобилей.

В составе придорожных комплексов (будут описаны ниже) для обслуживания транзитного транспорта предусматривается строительство 2 АГЗС.

Две автозаправочные станции ликвидируются (в западной и восточной части города) в связи с попаданием в зону их экологически неблагоприятного воздействия общественных центров и жилой застройки. Одна АЗС попадает на территорию участка, выделенного для строительства предприятия питания и СТО, и так же ликвидируется.

С учетом отведенных участков проектом предусмотрено строительство двух автозаправочных станций мощностью по 4 колонки, первая на северо-западном выезде из города в направлении г. Крпоткин и вторая в месте пересечения ул. Торговой с железнодорожными путями на кольце.

Для обслуживания автомобилей населения города необходимо предусмотреть 1 пост станции технического обслуживания на 200 автомобилей. Таким образом, с учетом сохраняемых 9 СТО получаем строительство 9 СТО (2 из них – входят в придорожные комплексы) суммарной мощностью 36 постов с расположением их в основном в северной части города, где сосредотачивается автомобильный комплекс гаражных кооперативов для постоянного хранения автотранспорта жителей.

Из существующих 10 автомоек сохраняются 3, и предусматривается строительство новых автомоек в количестве 4 штук, суммарной мощностью 10 постов в местах сосредоточения объектов транспортной инфраструктуры.

Для обслуживания транзитного транспорта проектом предлагается строительство двух придорожных сервисных комплексов, куда входят по 1 АГЗС (мощностью 5 колонок каждая), по 1 станции технического обслуживания – СТО (мощностью 4 поста каждое) и автомойки мощностью 4 и 3 поста. Один из комплексов располагается на улице Советская, второй – в северной части населенного пункта.

Проектом заложен перенос автотранспортного предприятия (автоколонны), и дорожно-ремонтного строительного управления из центральной части города в западную, в связи с попаданием в зону экологически неблагоприятного воздействия от этих предприятий жилой застройки.

На территории села Майкопское проектом предлагается сохранение 1 автозаправочной станции и строительство 1 СТО и 1 АЗС для обслуживания транспорта населения и транзитных автомобилей.

Объектов транспортной инфраструктуры в хуторе Лебяжий нет и

генеральным планом не предусматривается ввиду близкого расположения с. Майкопское, где и предусматривается обслуживание транспорта жителей хутора Лебяжий.

#### Мероприятия по развитию единого парковочного пространства

Количество населения в г. Гулькевичи, на конец расчетного периода, составит 38500 человек из них 14400 человек – в сохраняемой среднеэтажной жилой застройке. С учетом уровня автомобилизации 350 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 13475 единиц, из которых 5690 автотранспортных единиц (принадлежащих жителям среднеэтажной жилой застройки) на 90% необходимо обеспечить местами постоянного хранения в гаражах боксового типа, то есть 5690 машино-мест в гаражах индивидуального транспорта.

Таким образом, проектом предлагается сохранение гаражей индивидуального транспорта общей мощностью 1972 и строительство гаражных комплексов индивидуального транспорта общей мощностью 2718 машино-мест, а также и строительство 1 многоуровневого гаражного комплекса в северной части города мощностью 1000 машино-мест.

Количество населения в селе Майкопское, на конец расчетного периода, составит 4600 человек. С учетом уровня автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 1150 единиц.

Хранение транспортных средств предполагается на территории приусадебных участков.

Количество населения в хуторе Лебяжий, на конец расчетного периода, составит 150 человек. С учетом уровня автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей, количество индивидуального транспорта составит 40 единиц.

Объектов транспортной инфраструктуры в хуторе нет и генеральным планом не предусматривается ввиду близкого расположения с. Майкопское, где и предусматривается обслуживание транспорта жителей хутора Лебяжий.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, отражены в разделе 3.5. «ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» настоящей ПКР ТИ.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 года до 2030 года не меняется. Это означает, что потребность в увеличении плотности улично-дорожной сети отсутствует.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета, или появления возможности финансирования из иных источников.

#### **5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя: проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения, особое внимание на территории Гулькевичского городского поселения, необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации, как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Связь селитебных и промышленных зон будет осуществляться индивидуальным автотранспортом, и посредством пешеходных коммуникаций, как и в настоящее время. Необходимости организации внутренних маршрутов общественного пассажирского транспорта нет, в связи с небольшим размером поселения. Для 90% проживающих на территории города Гулькевичи населения максимальное расстояние по улично-дорожной сети до мест приложения труда не превышает 2 км. С учётом средней скорости движения пешеходов, принимаемой 4 км/ч, затраты времени на трудовые передвижения составляют не более 30 минут в один конец, что соответствует требованиям СНиП 2.07.01-89\*.

Проектом предлагается строительство тротуаров, что позволит обходить жилую застройку по асфальтированной части.

Часть существующих улиц, служащих для подъезда к основным промышленным и другим объектам, предлагается рассматривать как улицы местного значения с шириной проезжей части до 7 м. За остальными улицами сохраняется выполняемая ими, в настоящее время функция проездов.

Предложенная классификация улиц позволяет разделить основные жилые массивы, и организовать движение транспорта и пешеходов внутри них, а также связать правобережную и левобережную части поселения. Проектом также предлагается реконструкция покрытий проезжих частей улиц, имеющих большой износ, и замена грунтовых покрытий на асфальтобетонные покрытия.

### **5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются. Организация движения грузового транспорта не претерпит изменений, так как в настоящее время грузопотоки идут в обход жилой застройки и не оказывают на нее негативного влияния.

### **5.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги;

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Основные мероприятия по развитию сети дорог города Гулькевичи:

- строительство 2 км автомобильной дороги IV категории к планируемому к строительству жилому микрорайону, размещаемого в северо-восточной части г. Гулькевичи;

- на территории города Гулькевичи строительство участка автомобильной дороги п.г.т. Гирей – с. Майкопское протяженностью 1,3 км;

- на территории города Гулькевичи строительство 5,2 км участков автомобильных дорог для обеспечения связей населенных пунктов по местным автомобильным дорогам с региональными и федеральными дорогами.

#### **6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Гулькевичского городского поселения, бюджета Краснодарского края. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Гулькевичского городского поселения на

соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Таблица 23. Укрупненная оценка необходимых инвестиций по объектам транспортной инфраструктуры

Наименование мероприятия	Местоположение	Параметры				Сроки реализации в плановом периоде	Примечание
		Вид транспорта/дорожного хозяйства	Цели и задачи	Источник финансирования категория			
				Средства бюджета всех уровней, тыс. руб.	Внебюджетные средства, тыс. руб.		
изготовление изыскательских геологических, геодезических и проектно-сметных работ на строительство и реконструкцию автомобильных дорог местного значения поселения	Гулькевичи	ПИР	ПИР	1000	-	2016-2017 гг.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения	населенные пункты Гулькевичского городского поселения	Дороги местного значения	Повышение доступности услуг	12000	-	2017 г.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство участка автомобильной дороги п.г.т. Гирей – с. Майкопское протяженностью 1,3 км, 5,2 км участков автомобильных дорог	город Гулькевичи	дороги	для обеспечения связей населенных пунктов по местным автомобильным дорогам с региона	5938,2	-	2017-2019 гг.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами

			льными и федерал ьными дорогам и				
ограждение пешеходных переходов, реконструкция и строительство светофорных объектов, тротуаров; размещение дорожных знаков и указателей	Город Гулькевичи	сооружения	благоустройство	2052,2	-	2017-2019 гг.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство гаражных комплексов индивидуального транспорта общей мощностью 2718 машино-мест, также и строительство 1 многоуровневого гаражного комплекса в северной части города мощностью 1000 машино-мест	Город Гулькевичи	хранение	Хранение транспорта	2252,2	-	2017-2020 гг.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство 4-х переездов через проектируемую железнодорожную ветку протяженностью 3,0 км	Город Гулькевичи	ж/д	Доступность услуг	7098,0	-	2020-2025 гг.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство железнодорожного моста через реку Самойлова балка	Город Гулькевичи	Сооружение (мост)	Повышение эффективности оказания услуг	7775,0	-	2020-2026 гг.	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
с. Майкопское текущий ремонт дорожного	с. Майкопское	дороги	Повышение эффективности	2000,0	-	Расчетный срок до 2030	Пересчет цен в соответствии

покрытия существующей улично-дорожной сети			вности оказания услуг			года	ии со сметными нормативами
строительство 1 СТО и 1 АЗС для обслуживания транспорта населения и транзитных автомобилей	с. Майкопское	Хранение транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	2352,2	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство двух автозаправочных станций мощностью по 4 колонки	первая на северо-западном выезде из города в направлении г. Кропоткин вторая в месте пересечения ул. Торговой с железнодорожными путями на кольце	Придорожный Сервис	Повышение эффективности оказания услуг	3000,0	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
- строительство новых автомоек в количестве 4 штук, суммарной мощностью 10 постов в местах сосредоточения объектов транспортной инфраструктуры  - строительство двух придорожных сервисных комплексов	Город Гулькевичи	сервис сервис	Повышение эффективности оказания услуг	4000,0	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами.



строительство 127 автобусных остановок	Город Гулькевичи	остановка	Повышение качества услуг	4000,0	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
проведение текущего ремонта дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети	хутор Лебяжий	Дороги	Повышение доступности и качества услуг	3652,2	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами

### **7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы, степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет Р1 - оценки эффективности муниципальной программы по

критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет Ритога - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100 \%,$$

где:  $V_{\text{факт}}$  - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;  $V_{\text{пл}}$  - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;  $u$  - сумма «положительной экономии».

$$P1 = (45808,9 + 57120) / 57120 * 100 \% = 1,8 \%$$

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $P1 = 100\%$ ;
- муниципальная программа в целом выполнена, если  $80\% < P1 < 100\%$ ;
- муниципальная программа не выполнена, если  $P1 < 80\%$ .

При условии, что значение показателя  $P1 = 1,8 \%$  муниципальная программа в целом выполнена, если  $80\% < P1 (1,8 \%) < 100\%$ .

Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, \quad i = 1,$$

где:  $K_i$  - исполнение  $i$  планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;  $N$  - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

$$P2 = 1,8 \% / 2 = 0,9 \%$$

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%$ , где:  $P_i \text{ факт}$  - фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;  $P_i \text{ пл}$  - плановое значение  $i$  показателя на отчетный год.

$$K_i = 1,8/100 * 100 \% = 1,8 \%$$

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:  $K_i = 100\%$ . В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:  $K_i = 0\%$ .

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если  $P_2 > 100\%$ ;
- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $90\% < P_2 < 100\%$ ;
- муниципальная программа в целом выполнена, если  $75\% < P_2 < 95\%$ ;
- муниципальная программа не выполнена, если  $P_2 < 75\%$ .

При условии, что значение показателя  $P_2$  ( $35\%$ )  $< 75\%$ , муниципальная программа в части расчетов не выполнена.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:  $R_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2$ , где:  $R_{\text{итог}}$  - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

$$R_{\text{итог}} = (1,8+0,9)/2 = 1,35 \%$$

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

- $R_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;
- $90\% < R_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;
- $75\% < R_{\text{итог}} < 90\%$  умеренно эффективная;
- $R_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

При условии, что значение показателя  $R_{\text{итог}} = 1,35\%$ ,  $R_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная.

Минимальные расчетные показатели улично-дорожной сети на территории поселения, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта.

Минимальные расчетные показатели элементов улично-дорожной сети определяются на основании результатов расчетов перспективного уровня автомобилизации, интенсивности движения автотранспорта и пешеходов.

Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего

пользования и сети общественного пассажирского транспорта в населенных пунктах (на 1 км<sup>2</sup> территории):

- плотность улично-дорожной сети - 6 км/кв. км;
- плотность опорной улично-дорожной сети - 0,5 км/кв. км;
- плотность магистральной сети - 2,5 км/кв. км.

Расчётные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования определяют потребность в дорогах вне границ населенных пунктов.

Расчетные показатели сети автомобильных дорог.

Основным показателем обеспеченности территории автомобильными дорогами в объеме достаточном для обеспечения устойчивого развития поселения и обеспечения благоприятной среды проживания является плотность сети автомобильных дорог общего пользования, которая определяется отношением протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории, к площади территории.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах поселения принимаются в соответствии с таблицей 24.

Категория дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Дорога	60	3,5	2	-
Главная улица	40	3,5	2 – 3	1,5 - 2,25
Улица в жилой застройке:				
Основная	40	3,0	2	1,0 - 1,5
Второстепенная (переулок)	30	2,75	2	1,0
Проезд	20	2,75 - 3,0	1	0 - 1,0

Минимальные расчетные показатели и параметры элементов улично-дорожной сети, потребности в местах хранения и обслуживания транспортных средств, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта принимаются в соответствии с настоящими нормативами.

Внутрихозяйственные автомобильные дороги в сельскохозяйственных предприятиях и организациях (далее - внутрихозяйственные дороги) в зависимости от их назначения и расчетного объема грузовых перевозок следует подразделять на категории согласно таблице 25.

Назначение внутрихозяйственных дорог	Расчетный объем грузовых перевозок, тыс. т	Категория дороги
--------------------------------------	--	------------------

	нетто, в месяц «пик»	
Дороги, соединяющие центральные усадьбы сельскохозяйственных предприятий и организаций с их отделениями, животноводческими комплексами, фермами, полевыми станами, пунктами заготовки, хранения и первичной переработки продукции и другими сельскохозяйственными объектами, а также автомобильные дороги, соединяющие сельскохозяйственные объекты с дорогами общего пользования и между собой, за исключением полевых вспомогательных и внутривладостных дорог	свыше 10	I-с
	до 10	II-с
Дороги полевые вспомогательные, предназначенные для транспортного обслуживания отдельных сельскохозяйственных угодий или их составных частей	-	III-с

Норматив количества машино-мест, предусматриваемых для закрытого (гаражи, встроенные автостоянки) хранения автотранспорта в границах квартала составляет 70 процентов расчетного парка автомобилей жителей данного квартала.

Норматив количества парковочных мест на открытых площадках земельных участков многоквартирных домов на внутривладостной территории общего пользования составляет 15 процентов расчетного парка автомобилей жителей квартала.

Доступность пунктов организованного хранения транспорта, расположенных за границами квартала не должна превышать 400 метров от границы квартала.

На открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях - не далее 100 м, следует выделять до 10 процентов мест (но не менее одного места) для специального автотранспорта инвалидов с учетом ширины зоны для парковки не менее 3,5 м.

При наличии на стоянке мест для парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к местам стоянки таких машин должна быть не менее 2,5 м. Минимальные расчетные показатели пассажиропотоков, формирующихся на планируемой территории и обслуживаемых общественным транспортом. Расчетные показатели размеров пассажиропотоков составляет 50 процентов экономически активного населения территории.

При освоении и развитии территории минимальные показатели для расчета площади конечных пунктов общественного транспорта составляют для автобуса - количество машино-мест, необходимое для одновременного размещения не менее 30 процентов транспортных средств, выпускаемых на линию с конечного пункта.

Расчётные показатели допустимой дальности пешеходных подходов от объектов массового посещения до остановок общественного пассажирского транспорта в населённых пунктах следует принимать в соответствии с указанными в таблице № 26

Объекты массового посещения	Дальности пешеходных подходов, не более, км
Зоны массового отдыха	0,20
Магазины	0,15
Сельскохозяйственные рынки	0,15
Стадионы	0,20
Иные объекты массового посещения	0,25

Сооружения для хранения легковых автомобилей всех категорий следует размещать:

- на территориях производственных зон;
- в санитарно-защитных зонах производственных предприятий;
- на территориях жилых районов и микрорайонов (кварталов), в том числе в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами (кварталами).

Автостоянки для хранения легковых автомобилей, принадлежащих постоянно населению, целесообразно временно размещать на участках, резервируемых для перспективного строительства объектов и сооружений различного функционального назначения.

Автостоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью до 300 машино-мест допускается размещать в жилых районах, микрорайонах (кварталах) при условии соблюдения расстояний от автостоянок до объектов, указанных в таблице 27

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от гаражей и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	10 и менее	11-30
Жилые дома	10 <*>	15	25	35	15	25
В том числе торцы жилых	10	10	15	25	15	25

домов без окон	<*>	<*>				
Общественные здания	10 <*>	10 <*>	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	<*>
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	<*>	<*>	50	<*>

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей допускается определять в соответствии с таблицей 28

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	Количество машино-мест на расчетную единицу	
		2017	2025
1	2	3	4
<b>Здания и сооружения</b>			
Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые и юридические учреждения	100 работающих	28	38
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 работающих	21	29
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	14	19
Дошкольные учреждения	1 объект	5	7
Школы	1 объект	6	8
Больницы	100 коек	7	10
Поликлиники	100 посещений	10	14
Аптеки и аптечные магазины: - торговой площадь до 25 кв.м - торговой площадью свыше 25 кв.м	1 объект на 50 кв. м торговой пл.	2 5	3 7
Спортивные объекты с местами для зрителей	100 мест	5	7
Спортивные тренировочные залы, спортклубы, спорткомплексы (Теннис, конный спорт, горнолыжные центры)	100 одновременных посетителей	20	25
Спортивные тренажерные залы	100 кв.м. общей площади	2	3
Театры, цирки, кинотеатры,	100 мест или	21	30

концертные залы, музеи, выставки	единовременных посетителей		
Дома культуры, клубы, танцевальные залы	100 мест или единовременных посетителей	12	15
Парки культуры и отдыха	100 единовременных посетителей	10	13
Предприятия торговли с площадью торговых залов от 50 до 200 кв.м	100 м торговой площади	7	10
Предприятия торговли с площадью торговых залов до 50 кв.м	100 м торговой площади	5	7
Рынки	50 торговых мест	35	48
Гостиницы прочие в т.ч. коммунальные	100 мест	6	9
Бани	100 единовременных посетителей	15	18
Объекты бытового обслуживания (парикмахерские, ателье, химчистки, прачечные, мастерские)	1 рабочее место	2	3
Рекреационные территории и объекты отдыха			
Пляжи и парки в зонах отдыха (аквапарки)	100 единовременных посетителей	28	38
Лесопарки и заповедники	то же	14	19
Базы кратковременного отдыха	то же	21	29
Гостиницы	то же	21	29
Гостевые дома	1 объект	Не менее 2	
Мотели и кемпинги	то же	По расчетной вместимости	
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовременных посетителей и персонала	14	19
Садоводческие товарищества (гостевые автостоянки)	10 участков	-	4

Автостоянки ведомственных автомобилей и легковых автомобилей специального назначения, грузовых автомобилей, а также базы централизованного технического обслуживания и сезонного хранения автомобилей следует размещать в производственных зонах, принимая размеры их земельных участков согласно рекомендуемым нормам таблицы 29.

Объект	Расчетная единица	Вместимость объекта	Площадь участка под
--------	-------------------	---------------------	---------------------



			объект, га
Гаражи для легковых автомобилей	автомобиль	100	0,5
Гаражи грузовых автомобилей	автомобиль	100	2
		200	3,5
		300	4,5
		500	6
		Автобусные парки (гаражи)	машина
		200	3,5
		300	4,5
		500	6,5

Расстояния от станций технического обслуживания и автозаправочных станций до жилых домов, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 30.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, м			
	от станций технического обслуживания (СТО), при числе постов		от автозаправочных станций (АЗС), с количеством заправок легковых автомобилей в сутки	
	10 и менее	11 - 30	до 500	более 500
Жилые дома,	15	25	50*	50
в том числе торцы жилых домов без окон	15	25	50*	50
Общественные здания	15	20	50*	50
Общеобразовательные школы и дошкольные образовательные учреждения	50	<*>		
Лечебные учреждения со стационаром	50	<*>	50*	50

Примечания:

1) \* - Расстояния от АЗС, предназначенных для заправки только легковых автомобилей в количестве не более 500 машин в сутки, до указанных объектов допускается уменьшать, но принимать не менее 25 м.

2) \*\* - Расстояния устанавливаются по согласованию с «Роспотребнадзором».

3) Расстояния от АЗС с подземными резервуарами для хранения жидкого топлива до границ земельных участков детских дошкольных учреждений, общеобразовательных школ, школ-интернатов, лечебных учреждений со стационаром или до стен жилых и других общественных зданий и сооружений следует принимать не менее 50 м. Указанное расстояние следует определять от топливораздаточных колонок и подземных резервуаров для хранения жидкого топлива до границ земельных участков социальных объектов.

При установке 2 резервуаров сжиженных углеводородных газов единичной вместимостью по 50 м<sup>3</sup> противопожарные расстояния до зданий и сооружений (жилых, общественных, производственных), не относящихся к газонаполнительным станциям, допускается уменьшать для надземных резервуаров до 100 метров, для подземных - до 50 метров.

Размеры земельных участков под автозаправочные станции следует принимать из расчета их мощности и набора сопутствующих услуг дорожного сервиса: на 1 колонку (самообслуживания) - 0,02 га; на 2 колонки - 0,1 га.

## **8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения**

Совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Гулькевичского городского поселения предусматривает внесение изменений в Генеральный план городского поселения: при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий программы, при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории, при наступлении событий, выявляющих новые приоритеты в развитии поселения, а также вызывающих потерю своей значимости отдельных мероприятий.

Для информационного обеспечения реализации программы необходимо функционирование, использование и доступность сайта Гулькевичского городского поселения.

Основными задачами по нормативному правовому и информационному обеспечению реализации мероприятий являются: обеспечение контроля за реализацией генерального плана поселения, разработка муниципальных правовых актов в области градостроительных и земельно-имущественных отношений, внедрение в практику предоставления земельных участков из состава земель муниципальной собственности на территории поселения для целей строительства и целей, не связанных со строительством, процедуры торгов (конкурсов, аукционов). В современных условиях для эффективного управления развитием территории поселения недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и

имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной. В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также - программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ, были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских и городских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления Гулькевичского городского поселения в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения - документ, устанавливающий перечень

мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок, с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются: применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры, координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса, координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов), запуск системы статистического наблюдения и мониторинга

необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами, разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие: конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги, высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги, создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. 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 и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.