

ПРОГРАММА

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
НА ПЕРИОД 13 ЛЕТ (ДО 2028 ГОДА)**

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2016 г. до 2020 г.,

2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2028 г.

ПРОГРАММА

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
НА ПЕРИОД 13 ЛЕТ (ДО 2028 ГОДА)**

**с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2016 г. до 2020 г.,
2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2028 г.**

Индивидуальный предприниматель

Т.В. Родина

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ	
I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	4
II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	6
2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ.....	6
2.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ.....	7
2.3 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.....	8
2.4 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.....	10
2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	10
2.6 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ.....	11
2.7 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ.....	13
2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	16
2.9 ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)	19
2.10 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ	23
2.11 ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ	23
III. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	25
3.1 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	25
3.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ	29
3.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА	29
3.4 ОБЪЕМЫ И ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.....	31
3.5 ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.....	39
IV. ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	44
4.1 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	45
V. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ	45
5.1 ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ.....	53
5.2 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ	53
5.3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ.....	55
ЛИТЕРАТУРА	56

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Комсомольское сельское поселение Гулькевичского района Краснодарского края на период 13 лет (до 2028 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2016 г. до 2020 г., 2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2028 г.- разработана в соответствии с основными направлениями развития сельского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утверждённым решением Совета МО Комсомольского сельского поселения Гулькевичского района № 2 от 09.06.2011г. (далее также -Генеральный план).

I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Комсомольское сельское поселение Гулькевичского района Краснодарского края на период 13 лет (до 2028 года) с выделением 1-ой очереди строительства - 5 лет с 2016 г. до 2021 г.
Наименование, номер и дата принятия решения о разработке программы	<ul style="list-style-type: none">• Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440• Градостроительный кодекс Российской Федерации.• «Сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2030 года » Минрегионразвития России, апрель 2012г.
Муниципальный заказчик программы	Администрация Комсомольского сельского поселения Гулькевичского района Краснодарского края
Разработчик Программы, адрес местонахождения	Индивидуальный предприниматель Родина Т.В. Юридический адрес: 352360 Краснодарский край Тбилисский район ст. Тбилисская ул. Набережная, 36а тел. 8(918)2889267 E-mail: E-mail: absolute-proekt2013@yandex.ru ta-rodina2013@ yandex.ru
Цель и задачи программы	<ul style="list-style-type: none">• увеличение доли дорог с усовершенствованным типом покрытием;• безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания;• доступность объектов транспортной инфраструктуры;• развитие транспортной инфраструктуры;• создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения;

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

	<ul style="list-style-type: none"> создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. 		
Важнейшие целевые показатели	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают :</p> <ul style="list-style-type: none"> -технико-экономические, -финансовые, -социально-экономические, -показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. 		
Сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы 2016-2028 гг. Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования: Первый этап - 2016-2020гг. Второй этап - 2021-2028гг.</p>		
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ul style="list-style-type: none"> -строительство и реконструкция автомобильных дорог - обеспечение доступного транспортного обслуживания населения; - обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения; - строительство тротуаров и пешеходных пространств; - строительство вело-дорожек; -обучение в детских образовательных учреждениях ПДД и правилам безопасности и корректного поведения на дороге. 		
Объемы финансирования программы	Объем финансирования		
	Год	В ценах 2014г. (тыс. руб.)	С учетом инфляции в ценах 2028г (тыс. руб.)
	2016	39680,37	73626,10
	2017	45454,21	84339,34
	2018	56545,07	104918,19
	2019	71144,09	132006,37
	2020	71033,98	131802,06
	2021-2022	126745,28	235173,22
	2023-2024	126308,05	234361,94
	2025-2028	232931,82	432200,12
	ИТОГО	769842,9	1428427,34
Источники финансирования Программы:	<p>Источниками финансирования Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> -бюджетные средства (местного, регионального, федерального бюджетов), в рамках целевых и ведомственных программ; -заемные средства, -внебюджетные средства (средства частных инвесторов, в том числе по договору концессии). 		

II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Сферой реализации «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры» является обеспечение развития и устойчивого функционирования транспортной системы.

Транспортный комплекс Комсомольского СП представлен 1 видом транспорта общего пользования – автомобильным.

Население СП использует индивидуальные транспортные средства – легковые и грузовые автомобили. Предприятия поселения обеспечены грузовым автотранспортом.

Территорию Комсомольского сельского поселения с юга на северо-запад пересекает федеральная автомобильная дорога М-29 "Кавказ", европейского маршрута Е-50.

Дорога "г. Гулькевичи-х. - Чаплыгин - ст-ца Михайловская" проходит по северо-восточной границе поселения. Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края.

Идентификационный номер дороги 03 ОП НР 03К-045, общей протяженностью -37,860км. (в ред. [Постановления](#) главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 15.04.2013 N 377)

Этот участок дороги обеспечивает транзит грузов по территории поселения и выход к районному центру городу Гулькевичи, что является благоприятным фактором для развития промышленного сектора, сферы транспортных услуг и торговли.

Третья по значимости дорога межмуниципального значения « Гулькевичи-Скобелевская», проходит по восточной границе п. Комсомольский. Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП МЗ 03Н-181, общей протяженностью -35,985км. (в ред. [Постановления](#) главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 25.09.2009 N 859).

По ул. Мостовая в х. Тельман, проходит дорога, соединяющая Комсомольское сельское поселение - с Новоукраинским сельским поселением Гулькевичского района.

2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ

Территория Комсомольского сельского поселения расположена в

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

центральной части Гулькевичского района. На севере поселение граничит с Гулькевичским городским поселением, на западе с сельскими поселениями Кубань и Новоукраинское, на востоке – с сельским поселением Венцы-Заря, на юге - с Соколовским сельским поселением.

Находится в трех километрах от районного центра - города Гулькевичи, в 160 километрах от краевого центра - города Краснодара, на расстоянии 310 км. от г. Новороссийск.

Площадь поселения составляет– 8,62 тыс. га.

Поселение включает в себя два населенных пункта: поселок Комсомольский и хутор Тельман.

2.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

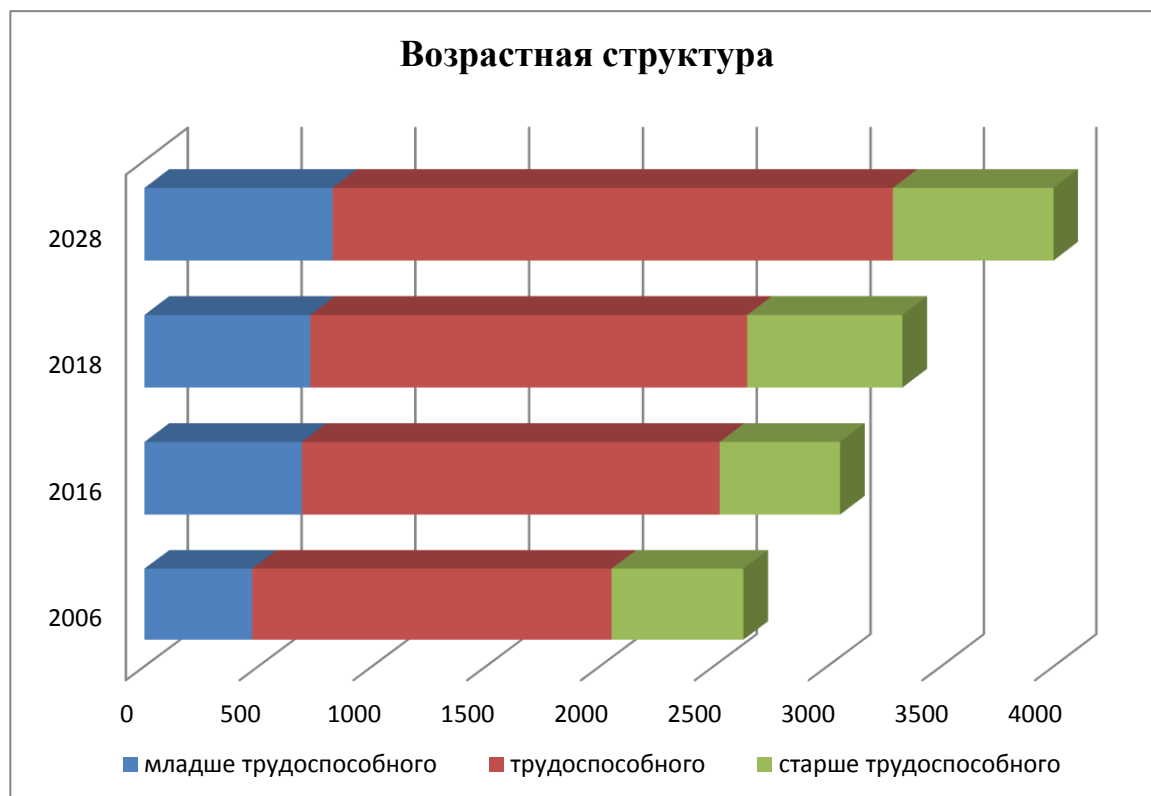
Таблица 1. Существующая и проектная численность Комсомольского сельского поселения.

Категории населения	Население существующее, чел (2016г) факт	Проектная (2028 г.)	Прирост	Коэффициент увеличения на расчетный срок относительно существующего положения
п. Комсомольский	1656	2270	614	1,37
х. Тельман	1404	1730	326	1,23
Комсомольское СП	3056	4000	944	1,3

Таблица 2. Прогноз численности и возрастной структуры населения Комсомольского сельского поселения.

Показатель	Факт	Факт	Прогноз	
	2006 г.	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения	2631	3056	3330	4000
младше трудоспособного возраста	473	692	729	827
трудоспособного возраста	1579	1835	1919	2461
старше трудоспособного возраста (пенсионеры)	579	529	682	712

Диаграмма 1. Прогноз возрастной структуры населения Комсомольского сельского поселения.



Половозрастной состав населения Комсомольского поселения представлен следующим образом:

- население моложе трудоспособного возраста – 22,6 %;
- население в трудоспособном возрасте – 60 %;
- население старше трудоспособного возраста – 17,4 %

Прогноз численности населения Комсомольского сельского поселения разработан в разрезе входящих в него населенных пунктов по следующим проектным этапам:

- I очередь – ориентировочно 2017-2020 год;
- расчетный срок – ориентировочно до 2028 года.

Проектируемая территория обладает градостроительным потенциалом. На перспективу прогнозируется развитие в поселении сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий, а также предприятий сферы обслуживания.

2.3 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

Работающее население в Комсомольском СП- 1835 человек.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

Работают на предприятиях сферы обслуживания, сельскохозяйственного назначения промышленности, учреждениях образования, здравоохранения, культуры.

Основу экономического потенциала поселения составляет агропромышленный комплекс и производство строительных материалов. В последнее время наблюдается активное инвестирование в данные отраслевые направления. Помимо этого на балке Самойлова (вблизи х. Тельман) организованы рыбопродукционные участки.

Все производственные объекты и объекты сельскохозяйственного назначения расположены на территории сельского поселения вне границ населенных пунктов:

вблизи п. Комсомольский

- свиноферма на 100 голов (18,4 га);
- отстойник свинофермы (5 га);
- бойня (0,1 га);
- элеватор (14 га);
- полевой стан (3,6 га);
- молочно-товарная ферма на 850 голов с отстойниками (21,2 га);
- кирпичный завод (2,6 га);
- химический склад (0,6 га);

вблизи х. Тельман

- склады, весовая (0,6 га);
- территория крестьянско-фермерского хозяйства «Шевляково» (0,8 га);
- свиноферма на 2300 голов (41,1 га);
- молочно-товарная ферма на 720 голов (20,6 га);
- отстойник молочно-товарной фермы (0,8 га);
- ферма КРС-2 на 450 голов (14,6 га);
- полевой стан (1,5 га).

Помимо перечисленных объектов на территории поселения расположены ЗАО Гулькевичская площадка Белореченской птицефабрики на 350 - 500 тысяч голов и карьер глины.

В п. Комсомольский функционирует пекарня и мельница.

2.4 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

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

По территории Комсомольского сельского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

-автомобильная дорога федерального значения М-29 "Кавказ", участок от 112- до 127 км автомобильной дороги проходящей по территории Гулькевичского района, I категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 6,8 км;

-участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения "г. Гулькевичи - х. Чаплыгин - ст-ца Михайловская", III категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 1,0 км;

-участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения "г. Гулькевичи - ст-ца Скобелевская", III категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 4,8 км.

2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

На территории сельского поселения располагаются следующие объекты транспортной инфраструктуры:

- автодорожный мост, северо-восточнее х. Тельман через балку Самойлова;
- автозаправочная станция, восточнее х. Тельман, мощностью 3 топливо-раздаточные колонки. Расположение автозаправочной станции не соответствует требованиям СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» п. 5.1. в связи с тем, что в его санитарно-защитной зоне размещена жилая застройка,
- в х. Тельман, на восточном въезде установлено 2 остановочных павильона общественного транспорта, 3 остановочных павильона общественного транспорта, установлены в центральной и южной части хутора.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

- на автомобильной дороге регионального или межмуниципального значения "г. Гулькевичи - ст-ца Скобелевская", на территории поселка Комсомольский, располагаются 3 остановочных павильона общественного транспорта.

Транспорт общего пользования в поселении выступает как самостоятельная отрасль материального производства, обслуживает сферу обращения, обеспечивая связь между сферой производства и сферой потребления.

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

Северо-Кавказская железная дорога проходит в непосредственной близости от поселения, вдоль его северной и восточной границы. По территории Комсомольского сельского поселения не проходит железных дорог. Ближайшая станция к поселению, станция 1609-й километр.

2.6 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ

Большинство улиц и дорог населенных пунктов Комсомольского сельского поселения имеют асфальтобетонное покрытие.

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

Таблица 3. Основные показатели существующей улично-дорожной сети

№ п/п	Населенный пункт	Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.			
		Асфальтобетон	Гравий	Грунт	Всего
1.	Комсомольское СП	15,122 км	1,902 км	1,950 км	18,974 км

В период с 2013-2015 годы, в рамках подпрограммы софинансирования «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края» в Комсомольском сельском поселении проведены мероприятия по ремонту автодорог.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Диаграмма 2. Дороги Комсомольского сельского поселения



Таблица 4. Объем капитальных вложений на реконструкцию дорог с 2013-2015годы.

№ пп	Наименование	Длина участка. км	Средства поселения. руб.	Другие источники. руб.	Год реализации
реконструкция дорожной сети					
1	ул. Кочубея	0,165	54572,2	491149,8	2013
2	ул. Комсомольская	0,165	117989,7	1061907,3	2013
3	ул. Южная	1,128	605399,0	5448591,0	2013
4	ул. Молодежная	0,325	121695,5	1097689,5	2014
5	ул. Школьная	0,414	153025,3	1377227,5	2014
6	ул. Зеленая	0,101	46951,8	422566,2	2014
7	ул. Кирова	0,150	52919,2	476272,8	2014
8	пер. Восточный	0,110	36698,4	330285,6	2014
9	ул. Первомайская	0,155	75258	677328,3	2015
10	ул. Юбилейная	0,258	100625,1	905625,9	2015
11	ул. Кирова	0,092	32979,9	286819,1	2015
12	ул. Механизаторов	0,083	20963,6	188672,4	2015

Пешеходное движение в СП, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), осуществляется по проезжим частям улиц, что ведет к

необходимости передвижения пешеходов по проезжей части дорог, сложившаяся ситуация может приводить к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

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

Передвижение грузового автотранспорта по территории жилой застройки осуществляется крайне редко, в связи с четким её разделением от производственной зоны. Основой движения автомобильного транспорта по территории поселения является легковой индивидуальный автотранспорт, поэтому интенсивность движения потоков транспортных средств имеет низкий показатель.

Низкий коэффициент загрузки дорог движением оказывает незначительную экологическую нагрузку от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Анализ состояния существующей улично-дорожной сети

В настоящее время выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети:

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

2.7 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

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

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

автотранспорта и его эффективного использования.

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

Таблица 5. Ведомственный транспорт предприятий Комсомольского СП

№пп	Наименование предприятия	Деятельность	Ведомственные автомобили (вид транспорта)	
			Легковые автомобили	Грузовые автомобили
1	ЗАО «Племзавод Гулькевичский»	Производство с/х продукции	9	27
2	КФХ Игнатов	Производство с/х продукции	1	2
3	КФХ Шевляково	Производство с/х продукции	2	4
4	КФХ Шевчук	Производство продукции с/х	1	1
5	КФХ Дубицкий	Производство с/х продукции	1	2
6	ИП Абрамова О.А.	Магазин «Мега», «Комсомольский»	2	1
7	ИП Костенко Т.П.	Магазин «Колос», «Сударушка»	1	1
8	ИП Кроливец Н.А.	Магазин «Удача»	1	1
9	ИП Солянова Т.Н.	Магазин «Татьяна»	1	-
10	ИП Науменко С.П	Магазин «Лавина»	1	-
11	ИП Голованов Д.Ю.	Магазин «Копейка»	1	-
12	ИП Баркова О.Г.	Магазин «Стимул»	1	-
13	ИП Костыря Н.Г.	Магазин «Костыря»	1	-
14	Административно-деловые и хозяйственные учреждения	Администрация Комсомольского сельского поселения	2	-
15	Предприятия коммунального обслуживания	-	-	-
16	Учреждения торговли и общественного питания	-	-	-
17.	Учреждения образования	МБДОУЦРР д/с № 30 МБО СОШ № 8 МБДОУ №31	-	-

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

		МБОУСОШ № 6		
18.	Учреждения здравоохранения	ФАП	-	-
19.	Учреждения социального обслуживания населения	МКУК «ЦКД Комсомольского сельского поселения»	1	-
	ИТОГО:		26	39

Роль автомобильного транспорта трудно переоценить. Он является фактором, определяющим эффективность развития производительных сил; средством удовлетворения экономических и социальных потребностей населения; средством обеспечения территориальных связей и мобильности общества. Пропускную способность сети улиц, дорог и транспортных пересечений, число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации.

Таблица 6. Уровень автомобилизации, нормативная потребность.

№ пп	Наименование	Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89* (Принятые нормативы)	Нормативная потребность (2016г.)	Фактический уровень автомобилизации СП
1	легковых автомобилей	350 на 1 тыс.чел	1071	1353
	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	10-12	-
	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	7-10	26
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	144	39
3	Мотоциклы и мопеды	150-100 на 1 тыс.чел.	460	

В настоящее время уровень автомобилизации Комсомольского сельского поселения насчитывает 1353 автомашины.

При сопоставлении нормативной потребности и фактической обеспеченностью граждан автомобильным транспортом следует, что доля легковых автотранспортных средств превышает нормативную. Значит обеспеченность жителей поселения составляет- 126%. Каждый третий житель поселения имеет индивидуальное транспортное средство.

По данным МВД России, о числе зарегистрированных легковых

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

автомобилей в собственности граждан, на 2013год по Краснодарскому краю составляет-289,5 на 1000 населения. Согласно данных статистики обеспеченность населения легковыми транспортными средствами составляет-152%.

Данное обстоятельство вызвано необходимостью перемещения жителей Комсомольского сельского поселения, в г. Гулькевичи, расположенный в 3 км. от поселения. Это отсутствие на территории поселения колхозного рынка, крытых спортивных стадионов, предприятий сферы обслуживания, более 60% населения занято производственной деятельностью в городе.

Наличие сверх нормативного количества автотранспорта влечет за собой спрос в местах постоянного хранения легкового автотранспорта жителей, проживающих в малоэтажной и среднеэтажной жилой застройке. Места для постоянного хранения легкового автотранспорта в настоящее время отсутствуют, значит можно сделать вывод, что в настоящее время спрос на гаражи не удовлетворен.

Хранение легкового автотранспорта жителей, обеспеченных индивидуальным жильем, осуществляется на территории приусадебных участков.

По количеству грузового автотранспорта Комсомольское СП имеет отставание в 105-ти единицах транспортных средств, что составляет 56% обеспеченности поселения данным видом транспорта. Данное обстоятельство обусловлено тем, что часть предприятий поселения не имеет собственного транспорта и осуществляет вывоз продукции транспортом заказчика.

2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В поселении общественные перевозки осуществляет ИП Семенов на автобусах ПАЗ 3672 с количеством посадочных мест-25. Количество перевозимых пассажиров в сутки 30человек

Таблица 7. Расписание движения автобусов из Комсомольского СП

Рейс	Остановка	Время прибытия	Время убытия
«г. Кропоткин – п. Комсомольский	п. Комсомольский	6:40	6:45
		7:35	7:40
		8:30	8:35
		9:30	9:35
		15:40.	15:45

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

--	--	--	--

Также через поселение проходят пригородные рейсы Гулькевичского района.

Таблица 8. Расписание движения автобусов пригородных рейсов Гулькевичского района

Рейс	Остановка	Время
№ 113 «г. Гулькевичи – х. Самойлов»	Х. Тельман	6:20 (кроме школьных каникул, выходных и праздничных дней)
		7:20
		8:40
		9:40
		12:00
		13:00
		14:00 (кроме школьных каникул, выходных и праздничных дней)
		16:10
		17:40
		18:30
№ 116 «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская»	п. Комсомольский	4:55 (кроме выходных и праздничных дней)
		6:55
		7:25
		9:30
		11:10
		13:30
		14:10
		16:44
17:47		

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Таблица №9. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок в муниципальном образовании.

Наименование	Маршрут 1	Маршрут 2	Маршрут 3
Регистрационный номер маршрута	6	7	8
Порядковый номер маршрута	113	114	116
Наименование начального остановочного пункта по маршруту	г.Гулькевичи	г.Гулькевичи	г.Гулькевичи
Наименование конечного остановочного пункта по маршруту	хут.Самойлов	с.Пушкинское	хут.Ивлев
Наименование поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты	хут.Тельман	пос.Комсомольский	пос.Комсомольский
Порядок посадки и высадки пассажиров	только в установленных остановочных пунктах	только в установленных остановочных пунктах	только в установленных остановочных пунктах
Вид регулярных перевозок	муниципальные	муниципальные	муниципальные
Протяжен. маршрута., км	13,1 км.	44,6 км	54,5 км.
Протяжен. обратное направлен., км	13,1 км.	44,6 км.	54,5 км.
Договор на осуществление регулярных пассажирских перевозок	№ договора	88	39
	Дата начала перевозок в соответствии с договором	07.07.2014	22.04.2014
	Срок окончания действия договора	07.07.2019	22.04.2019
Марка транспортного средства	Паз 32054	Паз 32054	Паз 4234
Кол-во транспортных средств используемых на маршруте	1	1	1
Категория и класс ТС	М3 КЛ II	М3 КЛ II	М3 КЛ II
Класс	Малый	Малый	средний
Экологические характеристики	2	2	2
Наименование перевозчика (Ф.И.О.)	ИП Семенов	ИП Семенов	ИП Семенов

2.9 ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)

Развитие велосипедного и пешеходного транспорта рассматривается в настоящее время во многих странах как необходимая составная часть экономической, транспортной, территориально- планировочной, экологической политики.

Сокращение автомобильного транспорта населенного пункта, позволяет использовать территорию улиц в других целях, что существенно повышает ценность данной территории в градостроительном отношении и влечет за собой дополнительные частные инвестиции для модернизации и обновления жилого фонда.

Наряду с этим перепланировка улиц в интересах велосипедистов и пешеходов, улучшает облик населенного пункта и качество жизни в нем. Велосипедный транспорт имеет ряд преимуществ: он не создает шума, и не загрязняет среду вредоносными выхлопными газами.

Постоянное воздействие транспортного шума автомобильной дороги на население окрестных домов может нанести необратимый вред его здоровью. Воздействие уровня шума свыше 85 дБ, может вызвать повреждение органов слуха. Другой проблемой, которая приобретает значение, является нарушение сна вследствие транспортного шума.

Проблема парниковых газов также одна из приоритетных, поскольку глобальное потепление вызывает огромную обеспокоенность во всём мире. Половину выбросов углекислого газа приходится на долю транспорта, что увеличивает эмиссию газов.

Люди, которые проживают в пределах 50 - ти метров от автомагистрали и дорог с огромными потоками машин, больше склонны страдать от проблем со здоровьем, чем те, которые живут вдалеке.

«От города машин к городу людей»

ВЕЛОДВИЖЕНИЕ

Основные понятия и термины.

Дорожки исключительно для движения велосипедистов – отдельные дорожки для велосипедистов, расположенные в сельских парках параллельно к пешеходным дорожкам и открыты для разных видов транспортных средств на колёсах (велосипедов, роликов, самокатов, инвалидных колясок).

Велосипедная или велосипедно-пешеходная полоса (совместная полоса

или полоса для многих пользователей) – предназначенная преимущественно или исключительно для движения велосипедистов и пешеходов.

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

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

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

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

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

- Перепланировка типичной улицы в велопешеходную зону.
- Ограничение скорости движения автотранспорта на сельской улице до 30 км/ч с организацией совмещённого автомобильно-велосипедного движения.
- Устройство велосипедной дорожки (или велополосы) вместо крайней правой полосы проезжей части на улицах с различным количеством полос проезжей части.

Все три вышеупомянутых мероприятия способствуют улучшению

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

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

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

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

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

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

ПЕШЕХОДНОЕ ДВИЖЕНИЕ

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

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения на кратчайшие расстояния - до 1-2 км. Однако в течение долгого времени пешеходное движение само по себе не считалось видом движения и, соответственно, рассматривалось по большей части как добавление к дорогам или узлам общественного транспорта. Таким образом, пешеходная инфраструктура представ-

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

ляет собой набор отдельных элементов, нежели спланированную сеть. А ведь большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе также сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным/ландшафтным проектированием.

Для развития пешеходного движения требуется:

- проложить пешеходные линии движения, соединяющие с транспортно-пересадочными узлами на маршрутах общественного транспорта;
- обеспечить круглогодичное обслуживание и уборку тротуаров;
- проложить пешеходные линии движения, ведущие в парки, сады, к площадям;
- информировать население о преимуществах передвижения пешком.

ПКР транспортной инфраструктуры, предусматривается:

- устройство велосипедных дорожек к местам отдыха, и общественным центрам;
- пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров с местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.

Таблица 10. Нормативные данные по устройству велосипедных и пешеходных дорожек.

№ пп	Категория дорог и улиц	ширина тротуара (м)	Примечание
Велосипедные дорожки			
1	по краю проезжей части	1,2	в направлении транспортного потока
2	по краю проезжей части	1,5	при встречном движении
3	вдоль тротуара	1 м	
Пешеходные дорожки			
1	Главная улица	2,25	
2	Улицы в жилой застройке	1,5	

2.10 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

На территории поселения нет коммунальных служб отвечающих за содержание дорог. Смет мусора и очистка от снега улиц поселения не осуществляется. Дороги федерального и регионального или межмуниципального значения обслуживаются коммунальными службами города Гулькевичи.

2.11 ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

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

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

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

Одним из основных источников загрязнения планируемой территории являются автомобильный транспорт.

По территории Комсомольского СП помимо внутриквартальных дорог проходит 3 основные дороги:

- 1- федерального назначения М-29 "Кавказ".
- 2- дорога регионального или межмуниципального значения "г. Гулькевичи-х. - Чаплыгин - ст-ца Михайловская".

3- регионального или межмуниципального значения г. Гулькевичи - Соколовская- Скобелевская".

Дорога федерального назначения М-29 "Кавказ и дорога межмуниципального значения "г. Гулькевичи-х. - Чаплыгин - ст-ца Михайловская", проходит вдали от населенных пунктов поселения и не оказывает не благоприятного воздействия на окружающую среду.

Участок дороги "Гулькевичи – Соколовское - Скобелевская" проходит по восточной границе п. Комсомольский, вдоль зоны индивидуальной жилой застройки, отделенной от проезжей части дороги полосой 28-35 метров (включая лесополосу 13-15 метров). Также учитывая низкую интенсивность движения, нет основания считать, что автомобильный транспорт оказывает негативное влияние на окружающую среду на данном участке дороги.

Стационарных постов наблюдения в Комсомольском поселении нет.

Согласно временным рекомендациям «Фоновые концентрации для городов и поселков, где отсутствуют наблюдения за загрязнением атмосферы на период 2014-2018гг.» для населенных пунктов с численностью населения 10 - 50тыс.чел. значения фоновых концентраций имеют следующие значения: ВВ – 254 мкг/м³, NO₂ - 83 мкг/м³, SO₂ – 13 мкг/м³, CO₂ – 2,5 мг/м³, H₂S - 4 мкг/м³, формальдегид – 16 мкг/м³, БП – 3,7 кг/м³.

Примечание :

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

SO₂- (диоксид серы) является основным загрязняющим веществом в атмосферном воздухе, который может оказывать существенное влияние на здоровье человека и окружающую среду. К вреду для здоровья, который причиняют высокие концентрации SO₂, относятся проблемы с органами дыхания, респираторные заболевания, изменения защитных функций легких и усугубление болезней органов дыхания и сердечнососудистой

системы. Люди, страдающие астмой или хроническими болезнями легких или сердца, наиболее восприимчивы к SO₂. Он также наносит вред деревьям и зерновым культурам. SO₂ наряду с оксидами азота является основным предшественником кислотных дождей. Это приводит к повышению кислотности озер и рек, ускоряя коррозию зданий, ухудшает видимость и уничтожает леса. SO₂ также приводит к образованию микроскопических кислотных аэрозольных взвесей, которые серьезно влияют на здоровье, а также приводят к изменению климата.

III. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

3.1 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичными:

- в связи со сложившейся структурой;
- с учетом увеличения пропускной способности;
- прокладкой новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

Поселок Комсомольский.

Предложенное проектное решение поселка Комсомольский в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру. Сложившиеся транспортные направления позволяют обеспечить удобную связь между различными функциональными зонами поселка: жилыми, общественными, производственными, рекреационными и т. д.

Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на поселковые дороги.

Хутор Тельман

Предложенное проектное решение хутора Тельман в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру хутора. Планировочная

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

структура линейная, ограничена сельскохозяйственными угодьями, а с севера балкой Самойлова. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на внешние дороги.

Внешние транспортные связи предполагается осуществлять по существующим автомобильным дорогам. Автомобильные дороги, не затронутые строительством и реконструкцией, сохраняются.

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

1. строительство автомобильных дорог местного значения, предназначенных для обеспечения связи населенных пунктов поселения с такими объектами, как молочно-товарные фермы, кирпичный завод, склады и т.п. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 8,7 км;

2. реконструкция автомобильных дорог местного значения, предназначенных для обеспечения связи х. Тельман с фермами. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 1,8 км;

3. организация безопасных пешеходных переходов.

4. строительство тротуаров и велосипедных дорожек.

Строительство проектируемых автодорог создаст условия для развития социально-экономических связей и привлечения инвестиций, повысит уровень туристическо -рекреационной привлекательности территории Комсомольского сельского поселения.

Состояние существующей улично-дорожной сети населенных пунктов, Комсомольского сельского поселения, имеет ряд недостатков, для устранения которых, с учетом проектируемой планировочной структуры, генеральным планом предлагаются нижеприведенные мероприятия.

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

- поселковые дороги;
- главные улицы;
- улицы в жилой застройке основные;
- улицы в жилой застройке второстепенные;

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

- проезды.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения, внутри населенных пунктов предлагается строительство новых и реконструкция уже существующих улиц и дорог. В соответствии с требованиями таблицы 9 СНиП 2.07.01-89* ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц принята равной 7 м; улиц в жилой застройке основных и второстепенных и проездов – 6 м. Дорожные одежды улиц предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

Таблица 11. Ориентировочные показатели под новые автомобильные дороги и отдельные участки

Населенный пункт	Категории улично-дорожной сети	Предлагаемая значимость автодороги	Протяженность участка автодороги (км)	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м ²)
п. Комсомольский	Всего:		16,96	177320
	в том числе по категориям:			
	- поселковые дороги		1,2	18000
	- главные улицы		0,86	10320
	- улицы в жилой застройке основные		1,5	15000
х. Тельман	Всего:		15,6	158000
	в том числе по категориям:			
	- поселковые дороги		0,2	3000
	- главные улицы		0,5	6000
	- улицы в жилой застройке основные		4,7	47000
	- улицы в жилой застройке второстепенные		6,3	63000
	- проезды		3,9	39000

Примечание:

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

2. Площадь участков земельных отводов под автодороги определена исходя из средних показателей СН 467-74 «Нормы отвода земель для автомобильных дорог»:

- I категория – 4 полосы -50 м,

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

- II категория – 2 полосы – 40 м,
- III категория – 2 полосы – 35 м,
- IV категория – 2 полосы – 28 м.

Для обеспечения поселения объектами транспортной инфраструктурой, генеральным планом предлагается:

- сохранение автодорожного моста северо-восточнее х. Тельман через балку Самойлова.
- сохранение 2 остановочных павильонов общественного транспорта расположенных на автомобильной дороге регионального или межмуниципального значения "г. Гулькевичи - ст-ца Скобелевская";
- перенос остановочного павильона общественного транспорта, расположенного на примыкании автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения "г. Гулькевичи - ст-ца Скобелевская" и ул. Комсомольская.
- сохранение действующих 5 остановочных павильонов общественного транспорта в хуторе Тельман.

Заправку личного автотранспорта жителей поселка Комсомольский генеральным планом предлагается осуществлять на территории х. Тельман.

Для обеспечения автотранспорта жителей поселка Комсомольский объектами дорожного сервиса, предлагаются следующие мероприятия:

- строительство СТО, мощностью 2 поста, в северо-восточной части поселка на региональной или межмуниципальной автомобильной дороге "г. Гулькевичи - ст-ца Скобелевская";
- строительство автомойки, мощностью 2 поста, в северо-восточной части поселка, рядом с проектируемой СТО.

В соответствии с нормативными требованиями и расчетной обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями, учитывая планируемую численность населения размещаемого в малоэтажной и средне-этажной жилой застройке, для обеспечения населения местами для постоянного хранения личного автотранспорта, предлагается:

- строительство гаражного кооператива, мощностью 110 машино-мест, в центральной части поселка, в районе малоэтажной жилой застройки.
- хранение личного автотранспорта жителей, обеспеченных индивидуальным жильем, предусматривается на территории приусадебных участков.

Для обеспечения автотранспорта жителей хутора Тельман объектами

дорожного сервиса, генеральным планом предлагаются следующие мероприятия:

- строительство СТО, мощностью 2 поста, в северо-восточной части хутора на ул. Молодежная;
- строительство АЗС, мощностью 4 топливо-раздаточные колонки, в северо-восточной части хутора на ул. Молодежная, рядом с проектируемой СТО,;
- строительство автомойки, мощностью 2 поста, в северо-восточной части хутора на ул. Молодежная, рядом с проектируемой СТО.

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

Проект по решению задач строительства СТО, АЗС, автомойки и объектов придорожного сервиса, представлен в программе комплексного развития социальной инфраструктуры.

3.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ

В настоящее время на территории сельского поселения развит только автомобильный транспорт, проходящая вдоль северо-восточной границы поселения железная дорога не имеет для поселения ни технико-экономического, ни социально-экономического значения.

Генеральным планом и данной программой на период до 2028 года не предусматривается развития железнодорожной сети на территории Комсомольского сельского поселения.

3.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов:

- социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе),
- личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий,

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

экономическое положение, образ жизни, представление о себе),

-культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу),

-психологические (мотивация),

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

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

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

Говоря о взаимосвязи между спросом и предложением, в пассажирских транспортных перевозках, предложение очень сильно стимулирует спрос, т.е. при качественной модернизации транспортной системы или отдельных ее элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса.

Таблица 12. Нормативная потребность в автотранспортных средствах на расчетный срок.

№ пп	Наименование	Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89* (Принятые нормативы)	Нормативная потребность (2028г.)
1	легковых автомобилей	350 на 1 тыс.чел	1400

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

1.1	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	12-16
1.2	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	8-12
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	100-160
3	мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс.чел.	400-600

Для удовлетворения транспортного спроса в передвижении необходимо решить следующие задачи:

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

3.4 ОБЪЕМЫ И ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

3.4.1. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Развитие рынков товаров и услуг, мелкого и среднего бизнеса, расширение сферы розничной торговли, наличие значительного количества предприятий, не имеющих других подъездных путей, кроме автомобильных, объективно увеличивают безальтернативность применения автомобильного транспорта. Одновременно в тех сегментах рынка, где автомобильный транспорт конкурирует с другими видами транспорта, его технологическая и коммерческая гибкость, скорость и надёжность дают ему дополнительные рыночные преимущества.

Быстрое наращивание парка личных легковых автомобилей и весьма значительные объёмы автомобильных перевозок грузов и пассажиров характеризуют период массовой автомобилизации страны.

Грузовые перевозки.

Транспорт оказывает услугу основным субъектам рынка: продавцам и покупателям, т.е. образует транспортный рынок. Продукцией транспорта является перемещение. Полезный эффект, который появляется в результате перемещения, его конечный результат – доставка товаров и людей в пункт назначения. Это и есть основная «продукция», т.е. услуга транспорта, имеющая невещественную форму потребления. Однако, как и всякая продукция, она характеризуется своими особенностями, т.е. чтобы её успешно продать, необходимо обеспечить высокий уровень транспортного обслуживания: доставка точно в установленные сроки, без потерь, с максимальной долей удобств и безопасности для клиентов. Потребность в увеличении автопарка предприятий, выполняющих свою производственную деятельность на территории Комсомольского поселения, будет решаться параллельно с ростом производственных мощностей.

Общественный транспорт

В небольших населенных пунктах перевозки выполняются несколькими хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта в условиях ограниченного числа клиентов и средних объёмов перевозок пассажиров.

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

Главной задачей остается удовлетворение потребностей в оказании высококачественных услуг в совокупности с учетом платежеспособности населения. Это означает, что необходим государственный контроль над установлением тарифов, в первую очередь для социально значимых видов автотранспортных услуг.

Хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта имеют некоторые возможности контролировать тарифы и значительные возможности при тайном сговоре.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы предусматривает три основные составляющие:

1. конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

2. высокопроизводительную, безопасную транспортную инфраструктуру и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
3. создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

Необходимо создать условия для развития внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений.

3.4.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ УЛИЦ И ДОРОГ СП

Таблица №12 Реконструкция существующих улиц и дорог населенных пунктов, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
п. Комсомольский				
1.	трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	в пределах населенного пункта	1,1	15
2.	ул. Комсомольская	От ул. Красная до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	0,92	12
3.	пер. Советский	От ул. Комсомольская до ул. Садовая	0,44	10
4.	ул. Садовая	От пер. Советский до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	0,57	10
5.	ул. Красная	От ул. Комсомольская до ул. Южная	0,27	10
6.	ул. На участках перспективной застройки	Северо-западная часть населенного пункта	0,22	10

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
7.	ул. Грушевая	На всей протяженности	0,85	10
8.	ул. Промышленная	На всей протяженности включая перспективную застройку	0,84	10
9.	ул. Комсомольская	От ул. Красная до границы населенного пункта	0,21	10
10.	пер. Советский	От ул. Южная до ул. Комсомольская	0,27	10
11.	ул. Юбилейная	На всей протяженности	0,35	10
12.	ул. Кирова	От ул. Промышленная до трассы с. Соколовское г. Гулькевичи	0,75	10
13.	ул. Кочубея	От ул. Промышленная до пер. Советский	0,41	10
14.	ул. Кочубея	От пер. Советский до трассы с. Соколовское г. Гулькевичи	0,43	10
15.	ул. Школьная	От ул. Промышленная до пер. Восточный, ключая перспективную застройку	0,52	10
16.	пер. Советский	От ул. Садовая до ул. Грушевая	0,35	10
17.	пер. Восточный	От ул. Грушевая до ул. Южная	0,94	10

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земельного полотна (м.)
18.	ул. Энтузиастов	От пер. Восточный	0,17	10
19.	ул. Б/Н	От ул. Грушевая до ул. Промышленная	0,61	10
20.	ул. Б/Н	От пер. Советский до парка	0,14	10
х. Тельман				
1.	ул. Молодежная	От ул. Озерная до ул. Степная	0,21	15
2.	ул. Молодежная	От ул. Шукшина до ул. Степная	0,4	12
3.	ул. Молодежная	От ул. Шукшина до пер. Фрунзе	0,3	10
4.	ул. Шукшина	От ул. Полевая до пер. Фрунзе	1,06	10
5.	ул. Маяковского	От ул. Полевая до ул. Фрунзе	1,13	10
6.	ул. Зеленая	От ул. Полевая до ул. Фрунзе включая перспективную застройку	0,98	10
7.	ул. Полевая	От ул. Шукшина до ул. Зеленая	0,64	10
8.	ул. Фрунзе	От ул. Шукшина до ул. Маяковского	0,3	10
9.	ул. Фрунзе	От ул. Маяковского до ул. Зеленая (на участке перспективной застройки)	0,3	10
10.	ул. Фрунзе	От ул. Шукшина до пер. Фрунзе	0,3	10

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земельного полотна (м.)
11.	пер. Фрунзе	От ул. Фрунзе до ул. Шукшина	0,64	10
12.	ул. Песчанная	По всей протяженности	0,21	10
13.	ул. Механизаторов	От ул. Полевая до ул. Молодежная	0,7	10
14.	ул. Светлая	От ул. Полевая до ул. Репина	0,54	10
15.	ул. Полевая	От ул. Зеленая до ул. Озерная	0,32	10
16.	ул. Репина	От ул. Шукшина до ул. Озерная	0,89	10
17.	пер. Осенний	От ул. Репина до ул. Фрунзе	0,58	10
18.	ул. Степная	От ул. Репина до ул. Полевая	0,5	10
19.	ул. Озерная	От ул. Молодежная до ул. Полевая	0,73	10
20.	ул. Б/Н	От ул. Молодежная до ул. Фрунзе	0,43	10

Таблица №13 Организация безопасных пешеходных переходов

№ п/п	Пересечение улиц	Протяженность, (м)	Ширина (м)
п. Комсомольский			
1.	ул. Красная - ул. Комсомольская	7	2,5
2.	пер. Советский - ул. Комсомольская	7	2,5
3.	пер. Восточный - ул. Комсомольская	7	2,5

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

№ п/п	Пересечение улиц	Протяженность, (м)	Ширина (м)
4.	пер. Советский - ул. Садовая	6	2,5
5.	пер. Советский - ул. Школьная	6	2,5
х. Тельман			
1.	ул. Шукшина - ул. Молодежная	7	2,5
2.	ул. Маяковского - ул. Молодежная	7	2,5
3.	ул. Зеленая - ул. Молодежная	7	2,5

Таблица №14 Строительство тротуаров вдоль существующих жилых улиц;

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
п. Комсомольский				
1.	ул. Комсомольская	От ул. Красная до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	0,9	1,5
2.	пер. Советский	От ул. Комсомольская до ул. Школьная	0,61	1,5
3.	ул. Садовая	От пер. Советский до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	0,58	1,5
х. Тельман				
1.	ул. Молодежная	От ул. Шукшина до ул. Степная	0,72	1,5
2.	ул. Маяковского	От ул. Молодежной до ул. Полевой	0,75	1,5
3.	ул. Зеленая	От ул. Молодежной до ул. Полевой	0,75	1,5

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Таблица №15 Строительство велодорожек вдоль тротуаров

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
п. Комсомольский				
1.	ул. Комсомольская	От ул. Красная до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	0,9	1,0
2.	пер. Советский	От ул. Комсомольская до ул. Школьная	0,61	1,0
3.	ул. Садовая	От пер. Советский до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	0,58	1,0
х. Тельман				
1.	ул. Молодежная	От ул. Шукшина до ул. Степная	0,72	1,0
2.	ул. Маяковского	От ул. Молодежной до ул. Полевой	0,75	1,0
3.	ул. Зеленая	От ул. Молодежной до ул. Полевой	0,75	1,0

Таблица №16 Реконструкция существующих улиц и дорог вне населенных пунктов, усовершенствование покрытий

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
Комсомольское СП			
1.	Дороги и проезды к объектам сельскохозяйственного и производственного значения	10,5	10

3.5 ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.

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

I. Глобальный подход к проблеме.

- 1. Повышение качества традиционного нефтяного моторного топлива;*
- 2. Расширение использования альтернативных видов топлива;*
- 3. Утилизация отходов автотранспортной деятельности.*

II. Локальный подход к проблеме.

2.1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

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

- увеличение доли дорог с усовершенствованным типом покрытия в общей протяженности сети автомобильных;
- реконструкция автомобильных дорог до соответствия транспортно-эксплуатационным характеристикам, отвечающим современным требованиям;
- нанесение дорожной разметки и установка дорожных знаков:
 - меры повышения безопасности могут включать в себя:
 - интеллектуальные регулируемые пешеходные переходы;
 - системы предупреждения о значении скорости транспортного средства;
 - сигнал о появлении транспортного средства;
 - автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорог, дорожного движения (например, о присутствии на пути дорожных рабочих).
- усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемого автомобильного парка по показателям безопасности;
- усиление контроля за выдачей прав на вождение автотранспортного средства;

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

- обучение культуре поведения на дороге (введение в образовательных учреждениях групп, кружков, лекций по изучению безопасности и правил поведения на дороге участников дорожного движения).
- введение службы ИТС(интеллектуальные транспортные системы).
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы безопасного пешеходного движения в поселении;
- строительство вело-дорожек

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

- обеспечение безопасного передвижения по территории СП;
- занятие спортом и стремление к здоровому образу жизни;
- улучшение экологической обстановки населенного пункта.

Данной программой запланированы следующие мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения.

В таблице 17, приведены прогнозные показатели безопасности дорожного движения.

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

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

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Диаграмма 2. Прогноз показателей безопасности дорожного движения при реализации программных мероприятий.



Таблица №17 Показатели безопасности дорожного движения по годам и к сроку реализации программных мероприятий в полном объеме.

№ пп	Наименование	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021-2022г.	2023-2024г.	2025-2028г.	Итого
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Устройство велодорожек %	0,0	0,0	0,0	0,0	51,5	48,5	0,0	0,0	100
2	Устройство тротуаров %	0,0	8,4	0,0	40,1	0,0	51,5	0,0	0,0	100
3	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки %	7,9	7,6	8,7	9,3	8,6	17,8	16,4	23,6	100
4	Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов %	0,5	3,1	5,9	9,2	11,2	14,1	14,3	41,7	100
5	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40,0	60,0	100

2.2. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

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

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

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

ИТС - интеллектуальные транспортные системы

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

Создание сервисных служб ИТС включают в себя:

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

Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность.

Категоризация деятельности в секторе ИТС

- информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС как статической, так и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;

- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств;

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

границах, ускорение кроссmodalных перемещений грузов с полученными разрешениями;

- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;

- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);

- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;

- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;

- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

Создание службы ИТС в Комсомольском СП.

О формировании отдельной службы ИТС в Комсомольском СП, учитывая близость с городом Гулькевичи и численность населения поселения, не может идти и речи. В данном случае необходимо создание службы на базе МЧС в городе Гулькевичи в сотрудничестве с ДПС, службой скорой помощи, коммунальными службами, диспетчерской службой занимающейся пассажирскими перевозками.

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

- авариях;
- проведении ремонтных работ на участках дорог;
- маршрутах объезда выше перечисленных препятствий;
- расписании общественного транспорта;
- о месте нахождения средств общественного транспорта по

отношению к месту нахождения пользователя,

- динамическую "подсадку" (посадку незапланированных пассажиров) диспетчеризацию перемещения транспортных средств грузового парка;

- предоставление информации перевозчикам и пользователям о движении транспорта и совершение «скооперированных» поездок, как грузового, так и легкового автотранспорта (для уменьшения транспортного потока на магистрали).

- автоматизированную сигнализацию о похищении автотранспортного средства, прослеживание похищенного транспортного средства

- автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорожного движения (например, о присутствии на пути пожилых лиц, лиц с ограниченными возможностями, дорожных рабочих, а также мотоциклистов, велосипедистов, пешеходов).

- экстренном вызове служб спасения и ДПС (т.е. вызов спец служб и отслеживание перемещений данных служб в транспортном потоке)

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

IV. ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Задачи «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры» направлены на:

- повышение безопасности дорожного движения для всех участников (водителей и пешеходов),

- улучшение экологической обстановки в поселении;

- улучшение качества дорог;

- пешеходное и вело-движение, как пропаганда здорового образа жизни.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

**4.1 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО
РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Таблица №17. Перечень программных мероприятий

№ пп	Программные мероприятия	Год реализации
Мероприятия по строительству		
1.	Строительство улиц и дорог для обслуживания проектируемых функциональных зон	2016-2025
2.	Устройство тротуаров и велодорожек на территории поселения	2017, 2020-2025
3.	Устройство остановочных площадок общественного транспорта в район проектируемой жилой застройки.	2018
4.	Организация безопасных пешеходных переходов.	
Мероприятия по реконструкции		
5.	Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	2016-2028

V. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Источников финансирования инфраструктурных программ довольно много:

1. Федеральный бюджет. Расходы федерального бюджета идут на ремонт федеральных дорог, субсидии регионам на поддержание региональных дорог.

С 2017 г. предусмотрено 100% - ное нормативное финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, в том числе за счет введения сбора платы за проезд большегрузного транспорта.

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

2. Фонд национального благосостояния (ФНБ) на реализацию крупных инфраструктурных проектов.

3. Региональные бюджеты Финансирование региональных дорог осуществляется из региональных дорожных фондов, которые формируются за счет транспортного налога, основной части топливных акцизов (72%) и

субсидий федерального бюджета. Однако с ростом акцизов увеличивается стоимость бензина для потребителей (в среднем на 1- 3 руб.), что может вызвать общественное недовольство.

4. Собственные и заемные средства естественных монополий (Газпром, Транснефть, РЖД).

5. Бюджетные, собственные и заемные средства ГК «Автодор». В 2009 г. правительство создало государственную корпорацию «Автодор», главными задачами которой стали формирование опорной сети скоростных федеральных автомобильных дорог и привлечение в отрасль частных инвесторов.

6. Пенсионные фонды, однако, в России из-за дефицита пенсионного фонда этих средств пока немного, вряд ли он сможет стать новым источником финансирования инфраструктуры.

7. Частные инвесторы. **В условиях дефицита бюджетных средств и пенсионного фонда частные инвестиции остаются единственным потенциальным источником для увеличения расходов на инфраструктуру.** В настоящий момент частные инвесторы вкладывают средства в сегменты транспортной инфраструктуры с наиболее высоким возвратом на вложенный капитал, главным образом в портовые и аэропортовые терминалы. **Дорожные концессии могут принести инвесторам высокую долгосрочную доходность.** ГК «Автодор» предлагает инвесторам проекты двух типов концессионных соглашений: с прямым сбором оплаты (direct toll concession) и контракт жизненного цикла (availability payments concession).

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.

Прогнозная (справочная) оценка привлечения средств федерального бюджета, бюджетов государственных внебюджетных фондов, физических и юридических лиц на достижение цели и решение задач программы представлена в таблице 18.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Таблица №18 Объем финансовых ресурсов необходимый для решения задач ПКР транспортной инфраструктуры

№ пп	Программные мероприятия	Ед. изм.	Кол-во	Категория дороги/кол-во полос	Укрупненные цены строительства (тыс.руб)	Источники финансирования
Мероприятия по строительству						
Устройство твёрдого покрытия существующих жилых улиц						
п. Комсомольский						
1.	трасса с. Соколовское г. Гулькевичи в пределах населенного пункта	м	1100	II/2	38533,41	бюджет поселения целевые программы
2.	пер. Советский от ул. Комсомольская до ул. Садовая	м	440	IV/2	10093,24	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Садовая от пер. Советский до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	м	570	IV/2	13075,33	бюджет поселения целевые программы
4.	ул. Красная от ул. Комсомольская до ул. Южная	м	270	IV/2	6193,58	бюджет поселения целевые программы
5.	ул. на участках перспективной застройки Северо-западная часть населенного пункта	м	220	IV/2	5046,62	бюджет поселения целевые программы
6.	ул. Грушевая на всей протяженности	м	850	IV/2	19498,30	бюджет поселения целевые программы
7.	ул. Промышленная на всей протяженности включая перспективную застройку	м	840	IV/2	19268,91	бюджет поселения целевые программы
8.	ул. Комсомольская от ул. Красная до границы населенного пункта	м	210	IV/2	4817,23	бюджет поселения целевые программы
9.	пер. Советский от ул. Южная до ул. Комсомольская	м	270	IV/2	6193,58	бюджет поселения

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

						целевые программы
10.	ул. Юбилейная на всей протяженности	м	350	IV/2	8028,71	бюджет поселения целевые программы
11.	ул. Кирова от ул. Промышленная до трассы с. Соколовское г. Гулькевичи	м	750	IV/2	17204,38	бюджет поселения целевые программы
12.	ул. Кочубея от ул. Промышленная до пер. Советский	м	0,41	IV/2	9405,06	бюджет поселения целевые программы
13.	ул. Кочубея от пер. Советский до трассы с. Соколовское г. Гулькевичи	м	430	IV/2	9863,85	бюджет поселения целевые программы
14.	ул. Школьная от ул. Промышленная до пер. Восточный, включая перспективную застройку	м	520	IV/2	11928,37	бюджет поселения целевые программы
15.	пер. Советский от ул. Садовая до ул. Грушевая	м	350	IV/2	8028,71	бюджет поселения целевые программы
16.	пер. Восточный от ул. Грушевая до ул. Южная	м	940	IV/2	21562,83	бюджет поселения целевые программы
17.	ул. Энтузиастов от пер. Восточный	м	170	IV/2	3899,66	бюджет поселения целевые программы
18.	ул. Б/Н от ул. Грушевая до ул. Промышленная	м	610	IV/2	13992,90	бюджет поселения целевые программы
19.	ул. Б/Н от пер. Советский до парка	м	140	IV/2	3211,48	бюджет поселения целевые программы
Всего:					229846,15	
х. Тельман						
1.	ул. Молодежная От ул. Озерная до ул. Степная	м	0,21	II/2	4817,23	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Молодежная От ул. Шукшина до ул. Степная	м	0,4	III/2	9175,67	бюджет поселения целевые программы

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

3.	ул. Молодежная От ул. Шукшина до пер. Фрунзе	м	0,3	IV/2	6881,75	бюджет поселения целевые программы
4.	ул. Шукшина От ул. Полевая до пер. Фрунзе	м	1,06	IV/2	24315,53	бюджет поселения целевые программы
5.	ул. Маяковского От ул. Полевая до ул. Фрунзе	м	1,13	IV/2	25921,27	бюджет поселения целевые программы
6.	ул. Зеленая От ул. Полевая до ул. Фрунзе включая перспективную застройку	м	0,98	IV/2	22480,39	бюджет поселения целевые программы
7.	ул. Полевая От ул. Шукшина до ул. Зеленая	м	0,64	IV/2	14681,07	бюджет поселения целевые программы
8.	ул. Фрунзе От ул. Шукшина до ул. Маяковского	м	0,3	IV/2	6881,75	бюджет поселения целевые программы
9.	ул. Фрунзе От ул. Маяковского до ул. Зеленая (на участке перспективной застройки)	м	0,3	IV/2	6881,75	бюджет поселения целевые программы
10.	ул. Фрунзе От ул. Шукшина до пер. Фрунзе	м	0,3	IV/2	6881,75	бюджет поселения целевые программы
11.	пер. Фрунзе От ул. Фрунзе до ул. Шукшина	м	0,64	IV/2	14681,07	бюджет поселения целевые программы
12.	ул. Песчаная По всей протяженности	м	0,21	IV/2	4817,23	бюджет поселения целевые программы
13.	ул. Механизаторов От ул. Полевая до ул. Молодежная	м	0,7	IV/2	16057,42	бюджет поселения целевые программы
14.	ул. Светлая От ул. Полевая до ул. Репина	м	0,54	IV/2	12387,16	бюджет поселения целевые программы
15.	ул. Полевая От ул. Зеленая до ул. Озерная	м	0,32	IV/2	7340,54	бюджет поселения целевые программы
16.	ул. Репина От ул. Шукшина до ул. Озерная	м	0,89	IV/2	20415,87	бюджет поселения целевые программы
17.	пер. Осенний От ул. Репина до ул. Фрунзе	м	0,58	IV/2	13304,72	бюджет поселения целевые программы

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

18.	ул. Степная От ул. Репина до ул. Полевая	м	0,5	IV/2	11469,59	бюджет поселения целевые программы
19.	ул. Озерная От ул. Молодежная до ул. Полевая	м	0,73	IV/2	16745,60	бюджет поселения целевые программы
20.	ул. Б/Н От ул. Молодежная до ул. Фрунзе	м	0,43	IV/2	9863,85	бюджет поселения целевые программы
Всего:					256001,21	
Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов						
1.	Дороги и проезды к объектам сельскохозяйственного и производственного значения	м	10,5	IV/2	240861,36	бюджет поселения целевые программы
Всего:					240861,36	
Устройство тротуаров на территории поселения						
п. Комсомольский						
1.	ул. Комсомольская от ул. Красная до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	м. кв.	1350	Тротуар из асфальтобет она	1807,03	бюджет поселения целевые программы
2.	пер. Советский от ул. Комсомольская до ул. Школьная	м. кв.	915		1224,77	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Садовая от пер. Советский до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	м. кв.	870		1164,53	бюджет поселения целевые программы
Всего:					4196,33	
х. Тельман						
1.	ул. Молодежная от ул. Шукшина до ул. Степная	м. кв.	1080	Тротуар из асфальтобе- тона	1445,63	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Маяковского от ул. Молодежной до ул. Полевой	м. кв.	1125		1505,86	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Зеленая от ул. Молодежной до ул. Полевой	м. кв.	1125		1505,86	бюджет поселения целевые программы

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Всего:					4457,35	
Устройство велодорожек на территории поселения						
п. Комсомольский						
1.	ул. Комсомольская от ул. Красная до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	м. кв.	900	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	898,56	бюджет поселения целевые программы
2.	пер. Советский от ул. Комсомольская до ул. Школьная	м. кв.	610		609,03	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Садовая от пер. Советский до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	м. кв.	580		579,07	бюджет поселения целевые программы
Всего:					2086,66	
х. Тельман						
1.	ул. Молодежная от ул. Шукшина до ул. Степная	м. кв.	720	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	718,85	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Маяковского от ул. Молодежной до ул. Полевой	м. кв.	750		748,80	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Зеленая от ул. Молодежной до ул. Полевой	м. кв.	750		748,80	бюджет поселения целевые программы
Всего:					2216,45	
Мероприятия по реконструкции						
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц						
п. Комсомольский						
1.	ул. Комсомольская от ул. Красная до трасса с. Соколовское г. Гулькевичи	м	920	III/2	30177,37	бюджет поселения целевые программы
Всего:					30177,37	
ИТОГО:					769842,88	

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Таблица 19. Сводная таблица по реализации программных мероприятий

№ пп	Наименование	ИТОГО	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021- 2022г.	2023- 2024г.	2025- 2028г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Устройство велодорожек	4303,11					2216,45	2086,66		
2.	Устройство тротуаров	8653,68		722,81		3473,52		4457,35		
3.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	485847,36	38533,41	37161,47	42437,48	45419,57	41749,30	86251,29	79828,34	114466,50
4.	Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов	240861,36	1146,96	7569,93	14107,59	22251,00	27068,23	33949,98	34408,77	100358,90
5.	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	30177,36							12070,94	18106,42
6.	ИТОГО	769842,87	39680,37	45454,21	56545,07	71144,09	71033,98	126745,28	126308,05	232931,82
	Процент реализации	100	5	6	7	9	9	16	16	30
	из них бюджет поселения	307937,15	15872,15	18181,68	22618,03	28457,64	28413,59	50698,11	50523,22	93172,73
	программы софинансирования	461905,72	23808,22	27272,53	33927,04	42686,45	42620,39	76047,17	75784,83	139759,09
	эффект от реализации ПКР %	100	5	11	18	28	37	53	70	100

5.1 ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ

Укрупнённые показатели на устройство автодорог дифференцированы в зависимости от категории автомобильных дорог, числа полос движения (1-но, 2-х, 4-х, 6-и, 8-и полосные), состава работ.

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

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

земляное полотно:

- планировка площадей;
- рыхлаение грунта, уплотнение грунта и полив уплотняемого грунта водой;
- подвозка/вывоз грунта;
- разработка выемок и возведение насыпей;
- укрепление откосов земляного полотна: щебнем, посевом многолетних трав;
- устройство упоров при укреплении откосов;
- возведение искусственных сооружений, устройство водопропускных труб, устройство водоотвода (устройство канав, сборных железобетонных лотков, испарительных бассейнов, поглощающих колодцев и т.д.);

дорожная одежда:

- устройство подстилающих и выравнивающих слоев из песка;
- устройство оснований из щебеночно-гравийно-песчаной смеси, обработанной цементом;
- устройство оснований из щебня, черного щебня;
- устройство покрытия из асфальтобетонных смесей или монолитного бетона;
- устройство и укрепление обочин;
- устройство разделительных полос;

обстановка и обустройство:

- установка дорожных знаков и информационных табло;
- устройство барьерных ограждений;
- устройство шумозащитных экранов;
- устройство разметки проезжей части;
- устройство бортовых камней;
- устройство тротуаров
- устройство автобусных остановок (павильонов) и остановочных карманов;
- устройство площадок отдыха и стоянок автомобилей;
- устройство АСУДД (табло информационных динамических, светофорных объектов).

Устройство электроосвещения автодорог не учтено показателями НЦС и учитывается отдельно.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

5.2 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ

Таблица 20. Основные мероприятия и годы реализации

№ пп	Наименование	Год реализации
1	2	3
1.	Устройство велодорожек	2020-2022
2.	Устройство тротуаров	2017,2019,2021-2022
3.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	2017-2028
4.	Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов	2017-2028
5.	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	2023-2028

В Комсомольском СП предусмотрено 5 основных мероприятий по реализации ПКР транспортного развития. Мероприятия предусмотрены в зависимости от степени важности и потребности.

1. Учитывая низкую загруженность межквартальных дорог на территории поселения, на сегодняшний день нет необходимости в устройстве обособленных, выделенных велосипедных дорожек. Программой предусмотрено устройство велодорожек в период с 2020-2022 год. с учетом прироста населения.

2. В настоящее время Комсомольское СП не обеспечено тротуарами, программой предусмотрено устройство пешеходных дорожек в центральной части п. Комсомольский и х. Тельман.

3-4. Устройство твердого покрытия на дорогах жилой застройки и вне населенных пунктов Комсомольского СП рассчитано на весь период реализации ПКР, с учетом последовательного доведения дорог до образцового уровня.

5. Реконструкция дорог СП будет выполняться в период с 2023-2028 годы, т.е. на дальнюю перспективу, с учетом физического износа дорог и фактической необходимости в ремонте или реконструкции дорожного полотна.

ВЫВОДЫ:

Реализация программных мероприятий рассчитана на период 13 лет, с разбивкой на 2 очереди строительства и решает все задачи направленные на улучшение транспортной инфраструктуры Комсомольского сельского поселения. Основная задача ПКР- повышение безопасности дорожного движения.

Диаграмма 5.
Эффект от реализации программных мероприятий (%)



5.3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ

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

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

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

- безусловное равенство прав, обязанностей и ответственности участников
- дорожного движения;
- пресечение практики агрессивного (опасного, субстандартного) вождения транспортного средства;

- социальную норму стандартов грамотного, ответственного и доброжелательного транспортного поведения.

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

Страны Западной Европы, а также Япония, Канада, Австралия и ряд других развитых стран задают рубеж «лучших современных практик» по показателю транспортных рисков – один погибший на 10 тыс. автомобилей.

В России уровень транспортных рисков составил 6,6 погибших на 10 тыс. автомобилей. При сохранении сложившейся институциональной среды дорожного движения вряд ли можно ожидать более значимых успехов в деле снижения смертности на дорогах.

Мероприятия:

1. Контроль над получением удостоверения на управление транспортным средством;
2. Введение такого понятия как «Водительская история»
3. Отказ от практики мировых соглашений с семьей погибших, позволяющий виновнику избежать наказания;
4. Ужесточение контроля службы безопасности на автотранспортном предприятии, осуществляющей систематический контроль за выпуском автотранспорта на линию:
 - проверка автотранспортного средства,
 - проверка водителя,
 - проверка в части выполнения нормативных документов,
 - проверка графиков по профилактике дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения.
5. Ужесточения контроля за проведение ТО транспортного средства;
6. Ремонт участков дороги, сооружение остановочных пунктов.
7. Создание регулируемых пешеходных переходов, адаптированных под разные слои населения;
8. Обучение в детских образовательных учреждениях правилам дорожного движения и безопасного поведения на дороге.

ЛИТЕРАТУРА

1. ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО. ПЛАНИРОВКА И ЗАСТРОЙКА СЕЛЬСКИХ И СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ СНиП 2.07.01-89* МОСКВА 1994

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КОМСОМОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

2. НЦС 81-02-2014 Укрупненные нормативы цены строительства. Государственные сметные нормативы. Укрупненные нормативы цены строительства. Дата актуализации: 21.05.2015
3. СНиП 32-01-95 СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ И ПРАВИЛА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КОЛЕИ 1520 мм. МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНСТРОЙ РОССИИ)
4. Полосы отвода, охранные зоны железных дорог В соответствии с ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10 января 2003 года №17-ФЗ
5. «Концепция развития велотранспорта России» Игорь Налимов, 5 октября 2007 г.
6. ГОСТ Р ИСО 37120-2015 Устойчивое развитие сообщества. Показатели сельских услуг и качества жизни Дата введения 2016-02-01.
7. ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Дата введения 2012-03-01