

ПРОГРАММА

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО 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
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО 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

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ	5
I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	5
II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	7
2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ.....	8
2.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ.....	9
2.3 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.....	11
2.4 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	12
2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ.....	13
2.5.1 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.....	13
2.5.2 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ.....	14
2.5.3 СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ	15
2.5.4 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ	15
2.5.5 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ	15
2.5.6 ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ.....	15
2.6 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ.....	17
2.7 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	22
2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)	24
2.9 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ	28
2.10 ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ	28
2.11 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	29
2.11.1 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	29
2.11.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ	32
2.11.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА	33
2.12 ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ.....	33
III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА	34
3.1 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА	34

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

3.2	<i>ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</i>	35
3.2.1	<i>ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</i>	35
3.2.2	<i>ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ</i>	35
3.3	<i>ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ</i>	36
3.4	<i>ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ</i>	37
3.5	<i>ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</i>	38
3.6	<i>ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.</i>	41
IV.	<i>УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ</i>	42
V.	<i>ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</i>	43
VI.	<i>МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</i>	44
6.1	<i>МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ</i>	44
6.2	<i>МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ</i>	46
6.3	<i>МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</i>	47
VII.	<i>МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</i>	48
VIII.	<i>ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ</i>	48
8.1	<i>ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ</i>	48
8.2	<i>ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ</i>	50
IX.	<i>ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ</i>	52
X.	<i>ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ</i>	54
	<i>ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ</i>	56
	<i>ЛИТЕРАТУРА</i>	57

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Красносельское городское 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 Красносельского городского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утвержденным решением 11 сессии 3 созыва Совета Красносельского городского поселения Гулькевичского района от 15 июня 2015 года.

I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Красносельское городское 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	Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов” СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» Градостроительный кодекс Российской Федерации. «Сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2030 года » Минрегионразвития России, апрель 2012г.
Муниципальный заказчик программы	Администрация Красносельского городского 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: 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;

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

	<ul style="list-style-type: none"> • развитие транспортной инфраструктуры; • создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения; • 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 велодорожек; -обучение в детских образовательных учреждениях ПДД и правилам безопасности и корректного поведения на дороге. 		
Объемы и источники финансирования программы	Объем финансирования		
	Год	В ценах 2014г. (тыс. руб.)	С учетом инфляции в ценах 2028г (тыс. руб.)
	2016	3290,46	6105,38
	2017	5593,78	10379,14
	2018	5593,78	10379,14
	2019	4557,74	8456,79
	2020	2266,38	4205,22
	2021-2022	15794,2	29305,81
	2023-2024	15070,31	27962,64
	2025-2028	16189,06	30038,46
	ИТОГО	64808,78	120251,34

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Источники финансирования Программы:	Источниками финансирования Программы являются: -бюджетные средства (местного, регионального, федерального бюджетов), в рамках целевых и ведомственных программ; -заемные средства, -внебюджетные средства (средства частных инвесторов, в том числе по договору концессии).
-------------------------------------	--

**II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Транспортный комплекс Красносельского ГП представлен 2 видами транспорта – автомобильным и железнодорожным.

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

Территорию Красносельского городского поселения в его центральной части с юго-востока на северо-запад пересекает дорога регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – с. Новоукраинское х.Шевченко». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-042, общей протяженностью - 33,661км, протяженность в границах поселения 4,2км. (в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 28.08.2013 N 977)

Этот участок дороги обеспечивает транзит грузов по территории поселения и выход к районному центру городу Гулькевичи, а также является для поселения выходом на автомобильную дорогу федерального значения М-29 «Кавказ» сообщением Тихорецк-Армавир что является благоприятным фактором для развития промышленного сектора, сферы транспортных услуг и торговли.

Дорога «г. Гулькевичи – г. Кропоткин» проходит по восточной части поселения. Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-040, общей протяженностью - 7,013км. (в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от

28.08.2013 N 977).

Также по территории муниципального образования проходит тупиковая ветка железной дороги, с выходом на железнодорожную сеть региона в районе п.г.т. Гирей.

2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ

Городское поселение Красносельское располагается в северной части Гулькевичского района, в 10 километрах по автомобильной дороге от города Гулькувичи.

Территория Красносельского городского поселения граничит:

- на севере с Кавказским районом;
- на юге с Гулькевичским городским поселением;
- на западе с Новоукраинским сельским поселением;
- на востоке с Гирейским городским поселением.

Поселение включает в себя 1 населенный пункт: посёлок городского типа Красносельский.

Через поселение протекает река Кубань.

Красносельское поселение находится в десяти километрах от районного центра - города Гулькевичи, в 150 километрах от краевого центра - города Краснодара, на расстоянии 300 км. от г. Новороссийск.

Ближайшая железнодорожная станция расположена в 2,5 километрах от поселения в п.г.т. Гирей.

Площадь поселения составляет– 1,220 тыс. га., из них в состав территории поселения входят земли следующих категорий:

- Площадь населенных пунктов – 523 га;
- Зона производственного и коммунально-складского назначения – 103 га;
- Зона инженерной инфраструктуры – 0,4 га;
- Зона транспортной инфраструктуры – 14,7 га;
- Рекреационная зона – 7,8 га;
- Зона сельскохозяйственного использования – 27,7 га;
- Зона специального назначения – 9,9 га;
- Зона акваторий – 131,4 га;
- Зона природных территорий – 393,3 га.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

2.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Таблица 1. Существующая и проектная численность Красносельского городского поселения.

Категории населения	Население существующее, чел (2016г) факт	Проектная (2028 г.)	Прирост
с. Красносельское	7818	8000	182

Диаграмма 1.

Диаграмма численности населения на прогнозный период Красносельского городского поселения, с разбивкой по населенным пунктам.



Таблица 2. Прогноз численности и возрастной структуры населения Красносельского городского поселения.

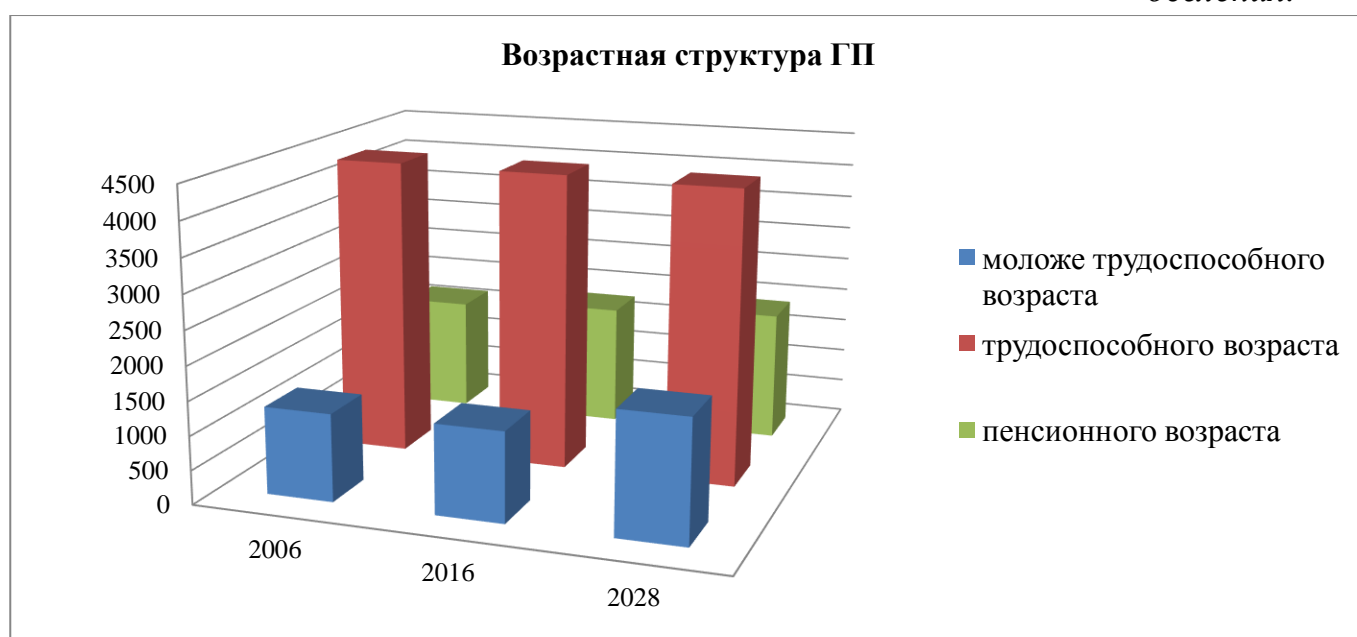
Возрастные группы	Факт		Прогноз
	2006 (кол.чел)	2016	2028 год (кол.чел)
Общая численность населения	7316	7818	8000
младше трудоспособного возраста	1288	1319	1792
Из них:			
Дошкольного возраста			702
Школьного возраста			1090

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

трудоспособного возраста	4360	4338	4304
старше трудоспособного возраста (пенсионеры)	1668	1781	1904

Расчет численности населения по возрастной группе Красносельского ГП, произведен методом сопоставления, с учетом возрастания численности в результате реализации социальных программ и программ, направленных на повышение рождаемости, проводимых правительством РФ.

*Диаграмма 1.
Диаграмма возрастной структуры населения на прогнозный период
Красносельского городского поселения.*



Прогноз численности населения Красносельского городского 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 обрабатывающих производств, производства строительных материалов и перерабатывающих предприятий, а также предприятий сферы обслуживания.

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

Работающее население в Красносельском ГП работает на предприятиях сферы обслуживания, агропромышленного комплекса, учреждениях образования, здравоохранения, культуры.

Основу экономического потенциала поселения составляет агропромышленный комплекс в отрасли обрабатывающих производств, в большей мере достигнутый за счет крахмалопаточного производства и производства строительных материалов. В последнее время наблюдается активное инвестирование в данные отраслевые направления.

Красносельское городское поселение относится к муниципальным образованиям с наименее развитым сельским хозяйством. Сельскохозяйственные угодья занимают менее 10% территории поселения. Весь сельскохозяйственный сектор муниципального образования представлен исключительно личными подсобными хозяйствами населения. Основу производства составляет выращивание картофеля.

В границах городского поселения свою экономическую и хозяйственную деятельность осуществляют ряд предприятий по обслуживанию сельскохозяйственного производства, по глубокой переработке продукции сельского хозяйства, производственные базы и т. д., ниже представлен более полный перечень объектов различных сфер деятельности, находящихся на территории городского поселения:

К обслуживающим сельскохозяйственное производство относятся ТОО «Контактсервис» (ремонтная мастерская для комбайнов, цех сортировки семян подсолнечника), а так же склады продукции сельского хозяйства размещенные вдоль железной дороги

К предприятиям по глубокой переработке продукции сельского хозяйства относятся завод по переработке биотоплива (размещен в востоку за границей населенного пункта) и ООО «Крахмальный завод «Гулькевичский».

В отрасли производства строительных материалов осуществляют свою деятельность производственные базы:

- ЗАО Гирейский «Железобетон», специализируется на производстве железобетона, гравия, щебня, конструкций для строительства офисов и супермаркетов, опор, колонн и др.
- Гирейский завод силикатного кирпича. ОАО «Блок»

- Фирма «Омега-3» специализируется на производстве металлических изделий и бетонных блоков.

Кроме того, на территории населенного пункта размещается Кавказский завод железобетонных шпал - филиал ОАО «РЖД» и предприятия по добыче инертных материалов, посредством земснарядов (ООО «Кубаньгидромеханизация», ЗАО «Донтрансгидромеханизация»). Территория склада инертных материалов площадью порядка 18 га, размещена на востоке за границей населенного пункта, так же на территории муниципального образования размещены песчаные карьеры площадью порядка 21 га.

Прирельсовое положение населенного пункта определяет наличие большого количества складских территорий вдоль железной дороги. В частности, на территории населенного пункта размещены склады:

- ООО «Транспорт» (нефтебаза);
- ООО «Агробеш» (складирование газового оборудования);
- ОАО «Гулькевичагрохимия» (хранение и реализация агрохимических препаратов);
- ОАО «Агроснаб» (хранение зерна);
- ООО «Диана» (хранение зерна);
- приемный пункт металлолома №3 ООО «Смол Экспресс».

С момента утверждения генерального плана, администрация Красносельского городского поселения осуществляла следующую градостроительную деятельность, в сфере повышения безопасности дорожного движения на территории поселения:

Ремонт дорог по улицам Почтовая, Красная, Школьная, Промышленная, Кооперативная в 2013 году.

Ремонт дорог по улицам Лесная, частично Кооперативная, в 2014 году, ремонт тротуара.

Ремонт дорог по улице Объездная в 2015 году.

2.4 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

На территории городского поселения располагаются следующие объекты транспортной инфраструктуры:

- 1 станция технического обслуживания суммарной мощностью 2

- поста;
- 2 автозаправочные станций суммарной мощностью 4 топливораздаточные колонки;
- Одна автогазозаправочная станция мощностью 2 топливораздаточные колонки;
- 3 автомойки.;
- Наземная стоянка индивидуального транспорта мощностью 10 машино-мест;
- 5 остановочных павильонов общественного транспорта;
- Гаражный кооператив на 65 машино-мест.

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.

2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ

2.5.1 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

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

По территории Красносельского городского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

- участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – с. Новоукраинское х. Шевченко» III технической категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяжённостью в границах поселения 4,2 км.
- участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «Гулькевичи - Кропоткин» с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяжённостью в границах поселения 3,7 км.

По территории муниципального образования проходит тупиковая ветка железной дороги, с выходом на железнодорожную сеть региона в районе п.г.т. Гирей.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

В целом, обеспеченность внешними транспортными связями на территории сельского поселения достаточная.

*2.5.2 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ КРАСНОСЕЛЬСКОГО
ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ*

Большинство улиц и дорог населенных пунктов Красносельского городского поселения имеют асфальтобетонное покрытие.

Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Красносельского городского поселения приведены ниже.

Таблица 3. Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.

№ п/п	Населенный пункт	Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.				
		Асфальтобетон	Железобетонное	Гравий	Грунт	Всего
1.	Красносельское СП	12,5 км.	1,4 км.	22,4 км.	-	35,0 км.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования проходящих в границах населенных пунктов составляет 35,0 км.

*Диаграмма 3.
Типы дорожных покрытий*



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Таблица 4. Основные показатели существующей улично-дорожной сети

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Протяженность участка автодороги (км)	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м²)
с. Красносельское	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	35,0	311290
	в том числе по категориям: - магистральные дороги - улицы в жилой застройке основные - улицы в жилой застройке второстепенные - проезды	8445 4005 18400 5950	84450 32040 147200 47600

2.5.3 СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ

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

2.5.4 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

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

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

2.5.5 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

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

2.5.6 ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

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

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

- застройка городских и сельских поселений»;
- отсутствие дорожной одежды капитального типа на некоторых улицах и дорогах;
- отсутствие тротуаров и велодорожек на улицах.

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

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

На условиях софинансирования в 2013 году был проведен капитальный ремонт дорог с асфальтным покрытием по улицам. Почтовая, Красная, Школьная, Промышленная, Кооперативная.

Кроме того, в поселении велись работы по текущему ремонту дорог, нанесение разметки, грейдирование гравийных дорог.

В 2014 году был проведен капитальный ремонт дороги с асфальтным покрытием по улицам Почтовая, Красная, Школьная, Промышленная, Лесная, частично Кооперативная

Кроме того, в поселении велись работы по ремонту тротуара, текущему ремонту дорог, нанесение разметки, установка дорожных знаков.

В 2015 году на условиях софинансирования был проведен капитальный ремонт дороги с асфальтным покрытием по улице Объездная.

Таблица 5. Объем капитальных вложений на реконструкцию дорог с 2013-2015годы.

№ пп	Наименование	Длина участка. км	Средства поселения. тыс. руб.	Другие источники. руб.	Год реализации
реконструкция дорожной сети					
1	ул. Почтовая, ул. Красная, ул. Школьная, ул. Промышленная, ул. Кооперативная.	2094	2163,0	7600,0	2013

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

2	ул. Лесная, частично Кооперативная	869	711,0	2847,0	2014
3	Ремонт тротуара	863	163,0	652,0	2014
4	ул. Объездная	388	279,0	1119,0	2015

В связи с отсутствием необходимого количества пешеходных дорожек (тротуаров), пешеходное движение в ГП осуществляется по проезжим частям улиц, сложившаяся ситуация может приводить к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

2.6 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 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 6. Ведомственный транспорт предприятий Красносельского СП

№п п	Наименование предприятия	Деятельность	Ведомственные автомобили (вид транспорта)	
			Легковые автомобил и	Грузовые автомобил и

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

1.	ИП	Мойка легковых и грузовых автомобилей п.Красносельский, ул. Промышленная 1, участок № 7	-	-
2.	ИП	Мойка грузовых автомобилей п.Красносельский, ул. Промышленная 1, участок № 1	-	-
3.	ИП	Шиномонтаж, п.Красносельский, ул. Промышленная	-	-
4.	ИП	Шиномонтаж п.Красносельский, ул. Промышленная 1, участок № 1	-	-
5.	ИП	Объекты хранения и обслуживания автомобильного транспорта, шиномонтаж п.Красносельский, ул. Промышленная 1, участок № 3	-	-
6.	ИП	Стоянка автотранспорта, шиномонтаж п.Красносельский, ул. Промышленная, 9	-	-
7.	ИП	автомойка		
8.		п.Красносельский, ул. Промышленная, 9а	-	-
9.	ИП	пункт вулканизации и закусочная п.Красносельский, ул. Промышленная, 16	-	-
10.	ИП	объекты придорожного сервиса автомойка, магазин автозапчасти п.Красносельский, ул. Промышленная, 15	-	-
11.	КФХ	нет		
12.	И	Магазин «Название»	1	2
13.	ИП	Магазин "Смак" п. Красносельский ул.Кооперативная № 74	-	-
14.	ИП	магазин "Околица" п. Красносельский ул. Октябрьская № 32	-	-
15.	ИП	магазин "Татьяна" п. Красносельский ул. Школьная № 44	-	-
16.	ИП	магазин "5 звезд" п. Красносельский ул. Красная, 100	-	-
17.	ИП	магазин " Кроппиво" п. Красносельский ул. Строителей № 40,	-	-

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

18.	ИП	магазин "Эверест" п. Красносельский ул. Шоссейная № 41	-	-
19.	ЗАО "Тандер"	магазин "Магнит" п. Красносельский ул. Строителей № 40		
20.	ИП	магазин "260" п. Красносельский ул. Почтовая № 2	-	-
21.	ИП	магазин Красносельский" п. Красносельский ул. Шоссейная № 48	-	-
		магазин «Автозапчасти»	-	-
	ИП	магазин по продаже стройматериалов п.Красносельский, ул. Промышленная, 15	-	-
	ИП	магазин по продаже стройматериалов п. Красносельский, ул. Шоссейная, 2	-	-
	ИП	Магазин «СангиСтиль» п. Красносельский, ул. Строителей,40	-	-
22.	Административн о-деловые и хозяйственные учреждения	Здание Администрации Красносельского г/п		
23.	Предприятия коммунального обслуживания			
24.	Учреждения торговли и общественного питания			
25.	ИП	Пиццерия "Неаполь" п. Красносельский ул. Шоссейная " 48	-	-
26.	ИП	тел. 8918332-54-42 Кафе "Берлога" п. Красносельский ул. Шоссейная № 41	-	-
27.	ИП	Кафе с сауной " Вавилон" п. Красносельский ул. Промышленная, 7	-	-
28.	ООО "Круиз	Рынок, пос. Красносельский, ул.Строителей, рынок	-	-
	ИП	Кафе «Фламинго», ул. Школьная,48	-	-

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

	ИП	Кафе «Неон», ул. Почтовая,2	-	-
29.	Учреждения образования	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа №16 пос. Красносельского муниципального образования Гулькевичский район, пос. Красносельский, ул. Школьная, 72	-	-
30.		Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад №17 пос. Красносельского муниципального образования Гулькевичский район, пос. Красносельский, Строителей ул.21-а	-	-
31.	Учреждения здравоохранения	Красносельская поликлиника МУЗ ЦРБ Гулькевичского района, аптека пос. Красносельский, ул. Строителей, д.42	-	-
	ООО «Апрель плюс»	Аптека «Апрель» пос. Красносельский, ул. Строителей, 17А	-	-
	ООО «Талисман»	Аптека пос. Красносельский, ул.Строителей, 40 ИП	-	-
	ИП	Аптека пос. Красносельский, ул. Лермонтова, 11А	-	-
		Аптека пос. Красносельский, ул. Строителей, д.42	-	-
32.	Учреждения социального обслуживания населения		-	-
33.	Учреждения культуры и отдыха	Муниципальное учреждение культуры "Красносельская библиотечная система" Красносельского городского поселения Гулькевичского района, пос. Красносельский, ул. Школьная,72, ул. Строителей ,22	-	-
34.		Муниципальное учреждение культуры "Центр культуры и досуга" Красносельского городского поселения Гулькевичского района, пос. Красносельский, ул.Строителей ул.22	-	-

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

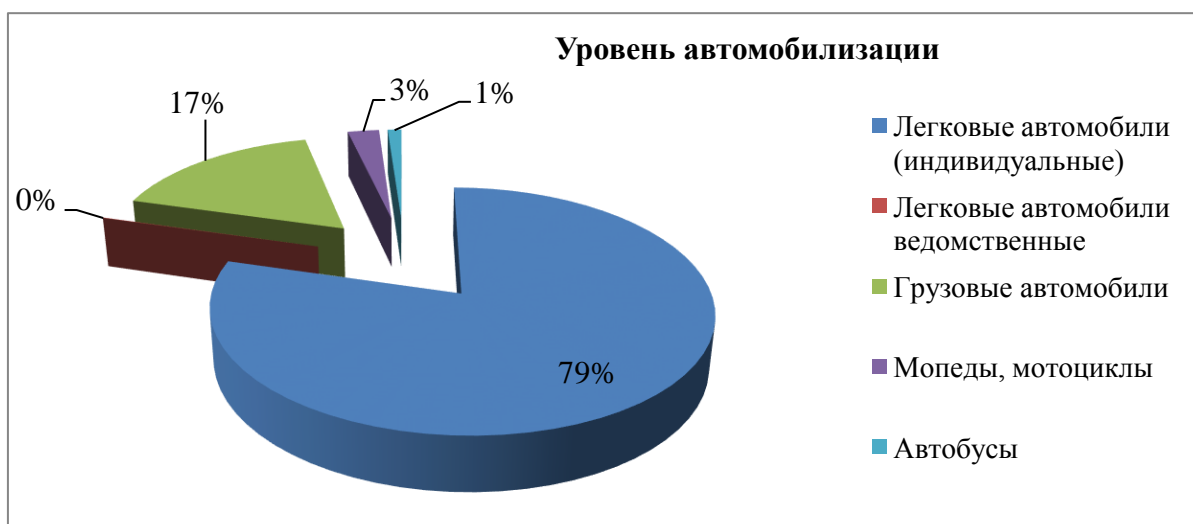
Роль автомобильного транспорта трудно переоценить. Он является фактором, определяющим эффективность развития производительных сил, средством удовлетворения экономических и социальных потребностей населения, средством обеспечения территориальных связей и мобильности общества. Пропускную способность сети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

Таблица 7. 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	2736	2949
	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	25-30	1
	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	14-20	2
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	195-315	627
3	автобусы	5-7 на 1 тыс.чел.	35-50	41
3	мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс.чел.	780-1150	93
Всего:				3713

В настоящее время уровень автомобилизации Красносельского городского поселения насчитывает 3713 единицы транспортных средств.

*Диаграмма 4.
Уровень автомобилизации*



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

При сопоставлении нормативной потребности и фактической обеспеченности граждан автомобильным транспортом выявлено, что доля легковых автотранспортных средств незначительно превышает нормативную и составляет- 107%. Каждый третий житель поселения имеет индивидуальное транспортное средство.

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

По количеству легкового автотранспорта Красносельское ГП имеет незначительный избыток в 213-ти единицах транспортных средств.

По количеству грузового автотранспорта Красносельское ГП имеет опережение нормы в 312-ти единицах транспортных средств, что составляет примерно в два раза выше нормативной потребности, Данное обстоятельство обусловлено тем, что на территории поселения располагается большое количество промышленных предприятий: по производству строительных материалов и переработке сельскохозяйственной продукции.

На территории поселения располагается несколько существующих гаражных кооперативов, общей мощностью 375 машино-мест. Данное количество мест постоянного хранения не обеспечивает расчетную потребность, оставшийся транспорт предусматривается хранить на территории наземных стоянок индивидуального транспорта. Хранение транспорта жителями индивидуальной жилой застройки предлагается осуществлять на территории приусадебных участков.

2.7 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В поселении общественные перевозки осуществляет ИП Семенов, на автобусах ПАЗ 32054 с количеством посадочных мест - 23. Кол-во рейсов в день – 7. Кол-во перевозимых пассажиров в сутки (туда) - 70. Кол-во перевозимых пассажиров в сутки (обратно) - 70

Таблица 8. Расписание движения автобусов из Красносельского ГП

Рейс	Остановка	Время прибытия	Время убытия
«г. Кропоткин – п.г.т. Красносельский	п.г.т. Красносельский	7:00; 7:40;	7:20; 8:40 (Дополнительно)

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

		8:20 (Дополнительно суббота воскресенье) 9:50; 11:40; 12:50; 14,30; 15,40	суббота воскресенье) 9:20; 11:20; 12:20; 13:40; 15,10; 16,00
--	--	---	--

Через поселение проходят пригородные рейсы Гулькевичского района.

Таблица 9. Расписание движения автобусов пригородных рейсов Гулькевичского района

Рейс	Остановка	Время
№ 117 «г. Гулькевичи – пос. Кубань»	п.г.т. Красносельский	7:05
		8:00
		9:25
		12:25
		13:57
		14:55
		16:43
		17:10
18:45		
«г. Гулькевичи – г. Кропоткин»	п.г.т. Красносельский	Остановка по требованию

Таблица №10. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок в муниципальном образовании.

Наименование	Маршрут 1
Регистрационный номер маршрута	9
Порядковый номер маршрута	117
Наименование начального остановочного пункта по маршруту	г.Гулькевичи
Наименование конечного остановочного пункта по маршруту	пос. Кубань
Наименование населенных пунктов, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты	пос.Красносельский с.Новоукраинское хут.Подлесный хут.Новоивановский пос.Мирный пос.Трудовой пос.Советский пос.Урожайный пос.Дальний
Порядок посадки и высадки пассажиров	только в установленных остановочных пунктах
Вид регулярных перевозок	муниципальные
Протяжен. маршрута., км	51,4 км.
Протяжен. обратное направлен., км	51,4 км.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Договор на осуществление регулярных пассажирских перевозок	№ договора	39
	Дата начала перевозок в соответствии с договором	22.04.2014
	Срок окончания действия договора	22.04.2019
Марка транспортного средства		Паз 4230
Кол-во транспортных средств используемых на маршруте		1
Категория и класс ТС		МЗ КЛ II
Класс		средний
Экологические характеристики		2
Наименование перевозчика (Ф.И.О.)		ИП Семенов

2.8 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 моторизированного 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 выделения специальных велосипедных и велопешеходных полос движения с правой стороны проезжей

части способствует отдалению автотранспортного потока от жилых строений и следовательно, к снижению уровня негативного воздействия их на население.

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

- Перепланировка типичной улицы в вело- пешеходную зону.
- Ограничение скорости движения автотранспорта на сельской улице до 30 км/ч с организацией совмещённого автомобильно-велосипедного движения.
- Устройство велосипедной дорожки (или вело- полосы) 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 вело- транспорта и обеспечить его рациональное взаимодействие с другими видами транспорта;

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

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.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Таблица 11. 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	

2.9 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.

2.10 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 Красносельского ГП помимо внутриквартальных дорог проходит 2 основные дороги:

1. регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – с. Новоукраинское х.Шевченко»
2. регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – г. Кропоткин»

Обе дороги регионального или межмуниципального значения, проходят по окраинам населенного пункта и оказывают минимальное неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

Стационарных постов наблюдения в Красносельском поселении нет.

2.11 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.11.1 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.

п.г.т. Красносельский.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

Предложенное проектное решение п.г.т Красносельский в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру.

Планировочная организация территории городского поселения Красносельское представлена в виде трёх планировочных районов, которые разделяются автомобильной и железной дорогами. Каждый район разделен на микрорайоны, границы которых определены в соответствии с природными, транспортными и функциональными предпосылками.

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 магистральные дороги.

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

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 тротуаров и велосипедных дорожек.
2. реконструкция и капитальный ремонт основных и второстепенных дорог поселения

Состояние существующей улично-дорожной сети населенных пунктов, Красносельского городского 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:

- магистральные дороги;
- улицы в жилой застройке основные;
- улицы в жилой застройке второстепенные;
- проезды.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

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

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

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Протяженность участка автодороги (км)	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м ²)
п.г.т. Красносельский	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке основные	8170	65360

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

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.

На расчетный срок проектом предусматривается:

- Сохранение двух автозаправочных станций, суммарная мощность которых покрывает потребности жителей поселения;

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

- Сохранение трех автомоек, одна из которых грузовая, суммарная мощность которых покрывает потребности жителей поселения;

- Сохранение наземной стоянки индивидуального транспорта мощностью 10 машино- мест;

Для обеспечения автотранспорта жителей поселения объектами придорожного сервиса, предлагаются следующие мероприятия:

- Сохранение 5-и остановочных павильонов общественного транспорта;

- Проектом предусмотрено размещение станции технического обслуживания на 14 постов территории населенного пункта в его южной части (в районе ул. Юбилейная) С учетом сохраняемых станций технического обслуживания суммарная мощность будет составлять 15 постов.

- Предусматривается строительство наземной стоянки индивидуального транспорта 30 машино- мест в северо-восточной части в районе ул. Строителей и ул. Подгорная.

Проект по решению задач строительства СТО и наземной стоянки представлен генеральным планом ГП и учтен в программе комплексного развития социальной инфраструктуры.

Расчет нормативного количества и стоимость строительства объектов придорожного сервиса, произведен в «ПКР социальной инфраструктуры Красносельского городского поселения», в разделе

«Объекты транспортно- логистических комплексов и придорожного сервиса».

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

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

2.11.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Городское поселение и населенный пункт пересекает с запада на восток ветка железной дороги, с выходом на железнодорожную сеть региона в районе п.г.т. Гирей.

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

2.11.3 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, 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.

2.12 ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ

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

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.

Поэтому 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;
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).

III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

3.1 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

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.

3.2 ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

3.2.1 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 неимущественную 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 Красносельского поселения, будет решаться параллельно с ростом производственных мощностей.

3.2.2 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.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

3.3 ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

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

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земельного полотна (м.)
п.г.т. Красносельский				
1.	ул. Объездная	От ул. Лермонтова до ул. Октябрьская	0,50	8
2.	ул. 60 лет СССР	На всем протяжении	0,85	8
3.	ул. Промышленная	От ул. Железнодорожная до ул. Строителей	2,40	8
4.	ул. Школьная	На всем протяжении	2,29	8
5.	ул. Кооперативная	На всем протяжении	1,21	8
6.	ул. Октябрьская	На всем протяжении	1,25	8
7.	б/н	От ул. Школьная до ул. Промышленная	0,22	8

Таблица №14. Строительство тротуаров вдоль существующих жилых улиц;

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
с. Красносельское				
1.	ул. Октябрьская	От ул. Школьная до ул. Лесная	0,77	1,5

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
2.	ул. Школьная	От ул. Урожайная до ул. Строителей	1,5	1,5

Таблица №15. Строительство велодорожек вдоль существующих жилых улиц;

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина велодорожки (м.)
с. Красносельское				
3.	ул. Октябрьская	От ул. Школьная до ул. Лесная	0,77	1,0
4.	ул. Школьная	От ул. Урожайная до ул. Строителей	1,5	1,0

3.4 ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

Таблица 16. 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	2975
1.1	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	24-32
1.2	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	16-24
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	>320
3	мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс.чел.	800

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.

3.5 ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

поведения на дороге участников дорожного движения).

- введение службы ИТС(интеллектуальные транспортные системы).
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы безопасного пешеходного движения в поселении;
- строительство велодорожек

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

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

В таблице 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
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Диаграмма 5. 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	100,0	0,0	0,0	0,0	100
2	Устройство тротуаров %	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
3	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки %	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
4	Строительство объектов придорожного сервиса.	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
5	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц %	5,9	10,0	0,0	0,0	0,0	28,2	26,9	28,9	100

3.6 ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.

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

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.

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

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

По территории городского поселения проходят железная дорога и автомобильная дорога III технической категории.

В настоящее время от железной дороги требуется установление санитарно-защитного разрыва шириной 100 м, считая от оси крайнего железнодорожного пути. В СЗЗ железной дороги попадает жилая застройка.

Необходимо проведение специальных шумозащитных мероприятий (использование шумозащитных стенок и барьеров, организация специальных многоярусных зеленых полос) между железнодорожными путями и жилой застройкой. Проведение подобных мероприятий позволит сократить размер санитарно-защитного разрыва железной дороги до 50 метров, в соответствии с СНиП 2.07.01-89*.

В санитарно-защитной зоне, вне полосы отвода железной дороги, допускается размещать автомобильные дороги, гаражи, стоянки автомобилей, склады, учреждения коммунально-бытового назначения. Не менее 50 % площади санитарно-защитной зоны должно быть озеленено.

Для автомобильной дороги III технической категории, санитарно-защитный разрыв установлен в размере 100 м, в соответствии со СНиП 2.07.01-89*. В связи с тем, что в санитарно-защитный разрыв попадает жилая застройка, проектом предлагается проведение шумозащитных мероприятий и уменьшение санитарно-защитного разрыва до 50 м.

IV. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ

При рассмотрении вариантов развития транспортной инфраструктуры Красносельского городского поселения был учтен ряд существующих проблем:

1. недостаточный уровень автомобилизации;
2. слабая обеспеченность дорогами с усовершенствованным покрытием;
3. недостаточный уровень безопасности дорожного движения.

Сравнение целевых показателей.

1. Уровень автомобилизации

На территории Красносельского городского поселения развитие имеет только автомобильный вид транспорта:

- общественный (автобусы, служба такси как вид общественного транспорта, не пользуется спросом);
- индивидуальный (легковые и грузовые автомобили);
- ведомственный (легковые и грузовые автомобили осуществляющие перевозки грузов и пассажиров своего предприятия).

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

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

1. общественного - от спроса на данный вид услуг.
2. индивидуального - от личной инициативы граждан с возникновением необходимости.
3. ведомственного - от увеличения производственной мощности организации.

2. Дорожная сеть

Дорожная сеть Красносельского городского поселения, по типу покрытия, имеет следующие показатели:

Асфальтобетон-35,7%;

Гравий-64,3%;

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

3. Безопасность дорожного движения

В настоящее время на территории поселения недостаточно тротуаров и велосипедных дорожек, уровень оснащённости=25%.

Дорожная разметка и оснащённость дорожными знаками на дорогах с асфальтобетонным покрытием =80%.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

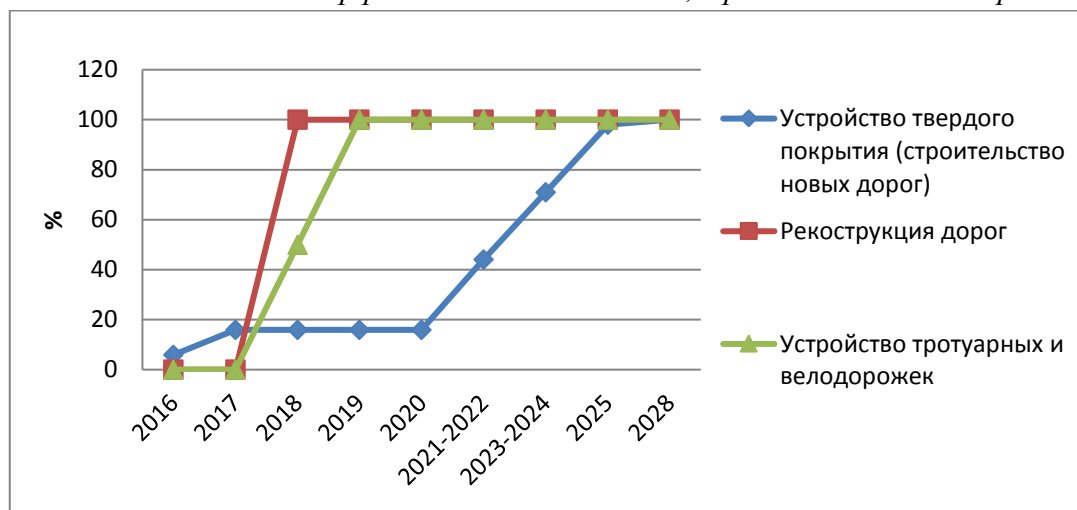
Дороги с гравийным и грунтовым покрытием дорожными знаками не оснащены.

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

1. Устройство тротуарных и велодорожек;
2. Нанесение дорожной разметки;
3. Установка дорожных знаков;
(нанесение разметки и установка дорожных знаков, учтено в расценках на строительство дорог)

Диаграммаб.

Индикатор роста показателей в %, с разбивкой по годам реализации.



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

Таблица №18. Перечень программных мероприятий

№ пп	Программные мероприятия	Примечание
1	2	3
Строительство		
1.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	Рассматривается как эффективный
2.	Устройство велодорожек	Рассматривается как эффективный
3.	Устройство тротуаров	Рассматривается как эффективный
4.	Строительство транспортно-логистического компл. Строительство СТО и автостоянки.	Расчет произведен в ПКР социальной инфраструктуры, в разделе «Объекты транспортно- логи-

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

		стических комплексов и природо- рожного сервиса»
Реконструкция		
5.	Реконструкция, усовершенствование по- крытий существующих жилых улиц	Рассматривается как эффективный

VI. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

6.1 МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

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

ИТС - интеллектуальные транспортные системы

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

Создание сервисных служб ИТС включают в себя:

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

Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность.

Категоризация деятельности в секторе ИТС

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

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

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

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками -

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических 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.

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

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

движении транспорта и совершение «скооперированных» поездок, как грузового, так и легкового автотранспорта (для уменьшения транспортного потока на магистрали).

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

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

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

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

Меры повышения безопасности могут включать в себя:

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

6.2 МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГЕТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

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

Примечание :

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

всех видов топлива и при производственных процессах

NO₂- (диоксид 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. Диоксид 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 диоксида 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.

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

6.3 МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

О формировании службы по мониторингу и контролю над работой транспортной инфраструктуры в Красносельском СП, учитывая численность населения поселения, не может идти и речи.

В Красносельском ГП необходимо создание объединенной

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

диспетчерской службы:

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

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

**VII. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И
РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Таблица №19. Перечень программных мероприятий с разбивкой по годам

№ пп	Программные мероприятия	Год реализации
1	2	3
Мероприятия по строительству		
1.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	2018
2.	Устройство велодорожек	2020
3.	Устройство тротуаров	2019
4.	Строительство объектов придорожного сервиса.	2018
Мероприятия по реконструкции		
5.	Реконструкция, капитальный ремонт покрытий существующих жилых улиц	2016-2028

VIII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

8.1 ИСТОЧНИКИ 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 20.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

8.2 ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Таблица №20. 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						
Усовершенствование покрытий существующих жилых улиц						
1.	ул. б/н. от ул. Школьная до ул. Промышленная	м.	220	V/1	1447,80	бюджет поселения целевые программы
Всего:					1447,80	
Устройство тротуаров на территории поселения						
п.г.т. Красносельский						
2.	ул. Октябрьская от ул. Школьная до ул. Лесная	м. кв.	1155	Тротуар из асфальтобетона	1546,02	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Школьная от ул. Урожайная до ул. Строителей	м. кв.	2250		3011,72	бюджет поселения целевые программы
Всего:					4557,74	
Устройство велодорожек на территории поселения						
п.г.т. Красносельский						
1.	ул. Октябрьская от ул. Школьная до ул. Лесная	м. кв.	770	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	768,77	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Школьная от ул. Урожайная до ул. Строителей	м. кв.	1500		1497,61	бюджет поселения целевые программы
Всего:					2266,38	

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

Строительство объектов придорожного сервиса.						
3.	Строительство автостоянки на 30 машино-мест.	м. кв.	600		599,04	
Всего:					599,04	
Мероприятия по реконструкции						
Реконструкция, капитальный ремонт существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц						
п.г.т. Красносельский						
1.	ул. Объездная от ул. Лермонтова до ул. Октябрьская	м.	500	V/1	3290,46	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. 60 лет СССР на всем протяжении	м.	850	V/1	5593,78	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Промышленная от ул. Железнодорожная до ул. Строителей.	м.	2400	V/1	15794,21	бюджет поселения целевые программы
4.	ул. Школьная на всем протяжении	м.	2290	V/1	15070,31	бюджет поселения целевые программы
5.	ул. Кооперативная на всем протяжении	м.	1210	V/1	7962,91	бюджет поселения целевые программы
6.	ул. Октябрьская на всем протяжении	м.	1250	V/1	8226,15	бюджет поселения целевые программы
Всего:					55937,82	
ИТОГО:					64808,78	

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

IX. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ

Таблица 21. 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	2266,38	0,00	0,00	0,00	0,00	2266,38	0,00	0,00	0,00
2.	Устройство тротуаров	4557,74	0,00	0,00	0,00	4557,74	0,00	0,00	0,00	0,00
3.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	1447,8	0,00	0,00	1447,8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.	Строительство объектов придорожного сервиса.	599,04	0,00	0,00	599,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.	Реконструкция, капитальный ремонт, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	55937,82	3290,46	5593,78	0,00	0,00	0,00	15794,2	15070,31	16189,06
6.	ИТОГО	64808,78	3290,46	5593,78	2046,84	4557,74	2266,38	15794,2	15070,31	16189,06
7.	Процент реализации	100	5	8,7	2,3	7,1	3,5	24,6	23,5	25,2
8.	из них бюджет поселения	25683,90	1316,18	2237,51	579,12	1823,10	906,55	6317,68	6028,12	6475,62
9.	программы софинансирования	38525,84	1974,28	3356,27	868,68	2734,64	1359,83	9476,53	9042,19	9713,44
10.	эффект от реализации ПКР %	100	5,1	13,8	16,1	23,2	26,7	51,3	74,8	100,0

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ

В Красносельском ГП предусмотрено 4 основных мероприятия 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 2020 году, с учетом прироста населения.

2. В настоящее время Красносельское ГП в должной мере не обеспечено тротуарами, программой предусмотрено устройство пешеходных дорожек в центральной части п.г.т. Красносельский в 2019г.

3. Устройство твердого покрытия на дорогах жилой застройки п.г.т. Красносельский рассчитано на 2018г. с учетом доведения дорог до образцового уровня.

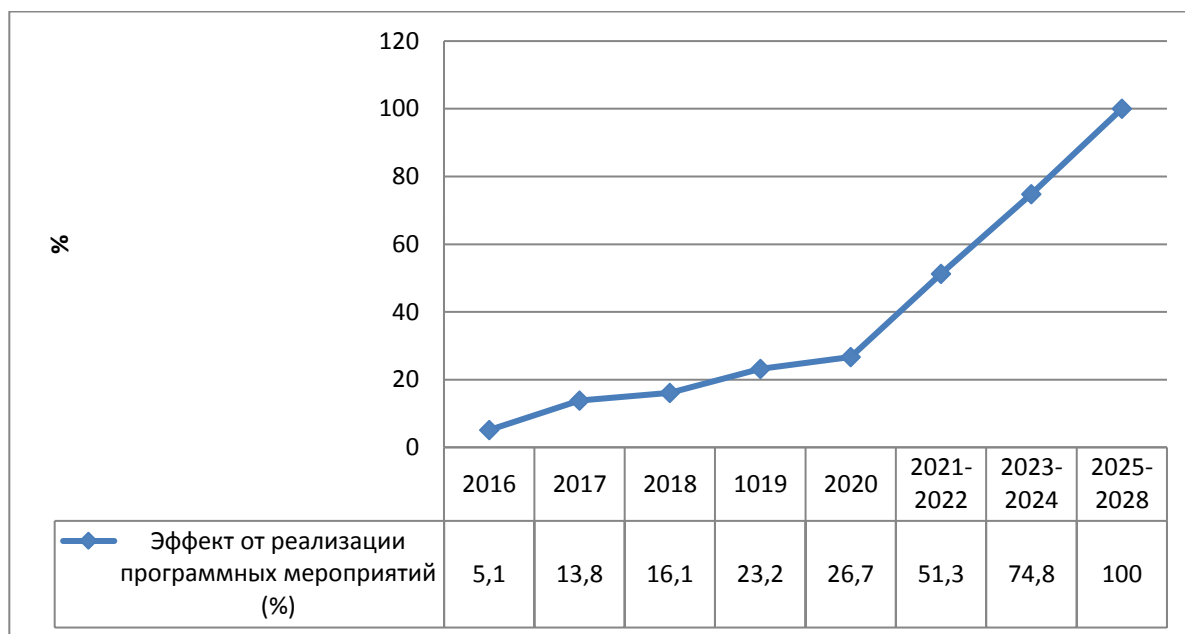
4. Реконструкция, капитальный ремонт дорог ГП будет выполняться в период с 2016-2028 годы, т.е. на дальнюю перспективу, с учетом физического износа дорог и фактической необходимости в ремонте или реконструкции дорожного полотна.

ВЫВОДЫ:

Реализация программных мероприятий рассчитана на период 13 лет, с разбивкой на 2 очереди строительства и решает все задачи направленные на улучшение транспортной инфраструктуры Красносельского городского поселения. Основная задача ПКР - снижение аварийности на территории поселения.

Диаграмма 7.
Эффект от реализации программных мероприятий (%)

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КРАСНОСЕЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**



Х. 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.

Предложения по институциональным преобразованиям

1. Контроль над получением удостоверения на управление транспортным средством;
2. Введение такого понятия как «Водительская история»;
3. Отказ от практики мировых соглашений с семьей погибших, позволяющий виновнику избежать наказания;
4. Ужесточение контроля службы безопасности на автотранспортном предприятии, осуществляющей систематический контроль за выпуском автотранспорта на линию:
 - проверка автотранспортного средства,
 - проверка водителя,
 - проверка в части выполнения нормативных документов,
 - проверка графиков по профилактике дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения.
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.

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

дорожная одежда:

- устройство подстилающих и выравнивающих слоев из песка;
- устройство оснований из щебеночно-гравийно-песчаной смеси, обработанной цементом;
- устройство оснований из щебня, черного щебня;
- устройство 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.

ЛИТЕРАТУРА

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