

ПРОГРАММА

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

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

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

ПРОГРАММА

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

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

Индивидуальный предприниматель

Т.В. Родина

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

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ	4
I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	4
II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	6
2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ.....	7
2.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ.....	8
2.3 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.....	10
2.4 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.....	11
2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	12
2.6 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ.....	12
2.7 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ.....	16
2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	19
2.9 ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)	20
2.10 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ	24
2.11 ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ	24
III. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	26
3.1 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	26
3.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ	31
3.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА	31
3.4 ОБЪЕМЫ И ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.....	32
3.5 ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.....	38
IV. ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	42
4.1 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	42
V. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ	42
5.1 ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ.....	51
5.2 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ	52
5.3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ.....	53
ЛИТЕРАТУРА	55

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

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Николенское сельское поселение Гулькевичского района Краснодарского края на период 13 лет (до 2028 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2016 г. до 2020 г., 2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2028 г.- разработана в соответствии с основными направлениями развития сельского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утверждённым решением Совета Николенского сельского поселения Гулькевичского района от 11.05.2011г. (далее также - Генеральный план).

I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

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

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

	<p>средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	0,00	0,00
	2017	15070,31	27962,64
	2018	15136,1	28084,72
	2019	15991,6	29672,08
	2020	25665,6	47621,98
	2021-2022	31588,4	58611,62
	2023-2024	59641,86	110664,22
	2025-2028	102279,5	189777,47
	ИТОГО	265373,4	492394,87
Источники финансирования Программы:	<p>Источниками финансирования Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> -бюджетные средства (местного, регионального, федерального бюджетов), в рамках целевых и ведомственных программ; -заемные средства, -внебюджетные средства (средства частных инвесторов, в том числе по договору концессии). 		

II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

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

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

Территорию Николенского сельского поселения в его северной части с востока на запад пересекает дорога регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП МЗ 03Н-181, общей протяженностью - 35,985км. (в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 25.09.2009 N 859)

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 «с. Пушкинское – ст. Скобелевская» проходит по южной 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 МЗ 03Н-184, общей протяженностью - 15,410км. (в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 28.08.2013 N 977)

Третья по значимости дорога регионального и межмуниципального значения «Подъезд к с. Николенское», примыкает к автодороге «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская». 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-188, общей протяженностью - 2,250км. (в ред.

Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 28.08.2013 N 977).

2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ

Сельское поселение Николенское располагается в юго-западной части Гулькевичского района. В 13 километрах от города Гулькевичи по карте и в 17 км. по автомобильной дороге.

Территория Николенского сельского поселения граничит:
на севере с СП Кубань;
на юге с Курганински районом и СП Пушкинское;
на западе со Скобелевским СП;
на востоке с Соколовским СП.

Поселение включает в себя 6 населенных пунктов: село Николенское, хутора: Вербовый, Орлов, Лебедев, Булгаков, Ивлев.

Через поселение протекают реки Зеленчук 3-й и Зеленчук 2-й. Во многом структура поселения обусловлена конфигурацией этих рек. Хутора Вербовый, Орлов и Лебедев и село Николенское, расположены в центральной части поселения и протянулись с запада на восток на 9 км., вдоль реки Зеленчук 3-й.

Хутора Булгаков, Ивлев расположены в южной части сельского поселения, протяженность 4 км с запада на восток, вдоль реки Зеленчук 2.

Расстояние от хуторов Булгаков и Ивлев до административного центра с. Николенского- 7,5 км.

Николенское поселение находится в двадцати километрах от районного центра - города Гулькевичи, в 170 километрах от краевого центра - города Краснодара, на расстоянии 320 км. от г. Новороссийск. Ближайшая железнодорожная станция расположена в 11 километрах от поселения в г. Гулькевичи.

Площадь поселения составляет– 9, 772 тыс. га., из них в состав территории поселения входят земли следующих категорий:

земли сельскохозяйственного назначения – 8759,3 га;

земли промышленности и иного специального назначения – 50,5 га;

земли водного фонда – 204,4 га;

земель населенных пунктов – 757,8 га.

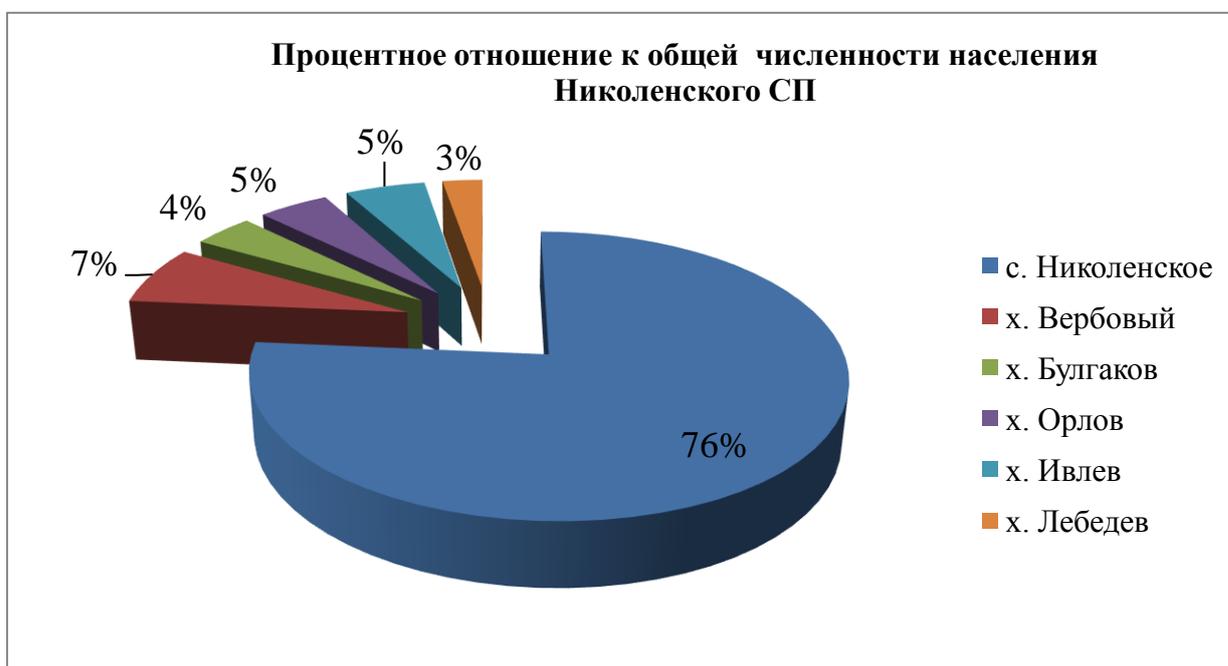
**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
НИКОЛЕНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА 2016-2028 ГОДЫ**

2.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Таблица 1. Существующая и проектная численность Николенского сельского поселения.

Категории населения	Население существующее, чел (2016г) факт	Проектная (2028 г.)	Прирост	Коэффициент увеличения на расчетный срок относительно существующего положения
с. Николенское	2169	2300	131	1,06
х. Вербовый	204	210	6	1,02
х. Булгаков	157	120	-37	0,76
х. Орлов	148	140	-8	0,94
х. Ивлев	108	160	52	1,48
х. Лебедев	90	80	-10	0,88
Николенское СП	2876	3010	134	1,04

*Диаграмма 1.
Диаграмма численности населения на прогнозный период
Николенского сельского поселения, с разбивкой по населенным пунктам.*



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

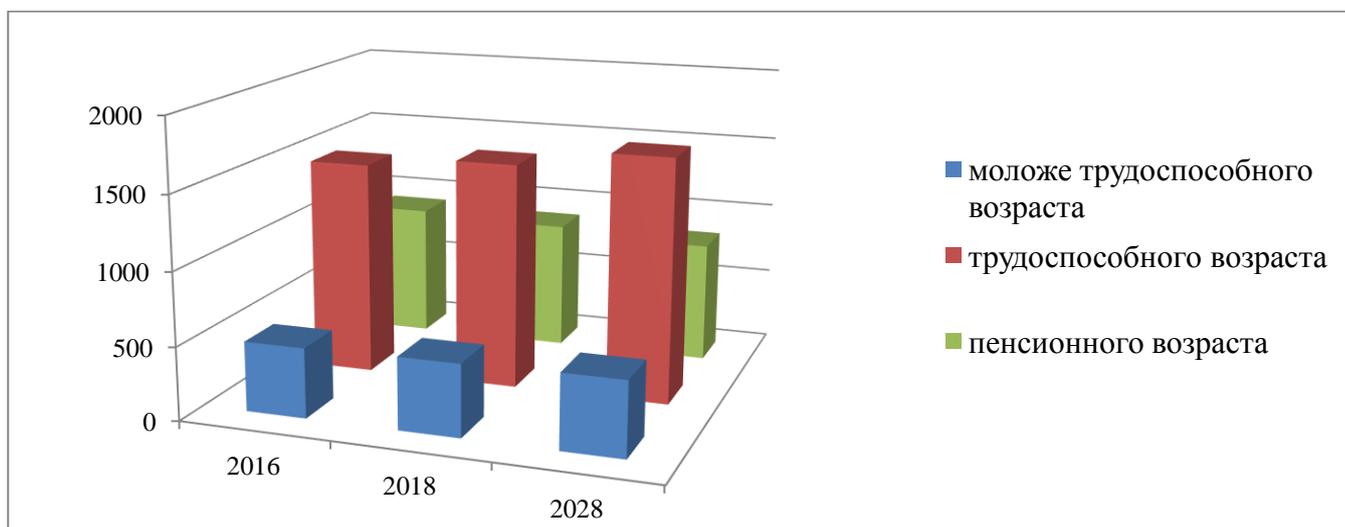
Таблица 2. Прогноз численности и возрастной структуры населения Николенского сельского поселения.

Показатель	Факт	Факт	Прогноз	Прогноз
	2006 г.	2016 г.	2021 г.	2028 г.
Общая численность населения	2845	2876	2925	3010
младше трудоспособного возраста	473	487	493	510
трудоспособного возраста	1579	1471	1547	1670
старше трудоспособного возраста (пенсионеры)	579	918	884	830

Возрастной состав населения Николенского поселения представлен следующим образом:

- население моложе трудоспособного возраста – 16,9 %;
- население в трудоспособном возрасте – 51,2 %;
- население старше трудоспособного возраста – 31,9 %.

*Диаграмма 2.
Диаграмма возрастной структуры населения на прогнозный период
Николенского сельского поселения.*



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

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

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

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

Работающее население в Николенском СП- 638 человек.

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

Основу экономического потенциала поселения составляет агропромышленный комплекс и производство строительных материалов. В последнее время наблюдается активное инвестирование в данные отраслевые направления.

На территории нашего поселения свою экономическую и хозяйственную деятельность осуществляют ООО Агрофирма «Победа», ООО «Зигзаг», СПК «Акра», СПК «Акра плюс», а также 13 фермерских хозяйств, далее представлен более полный перечень объектов производственной сферы находящихся на территории сельского поселения вне границ населенных пунктов:

- зернохранилище;
- недействующий карьер;
- недействующий кирпичный завод;
- кормоотряд;
- машинный двор (отделение №3) ;
- механический отряд ;
- территория строительной бригады;
- МТФ № 1 (далее по тексту - МТФ) на 2,5 тыс. голов (фактическая мощность 1,2 тыс. голов) ;
- МТФ №2 на 0,6 тыс. голов (по факту 0,3 тыс. голов) ;
- МТФ №4 (недействующая) ;
- полевые станы;
- свиноварная ферма (далее по тексту - СТФ) на 1 тыс. голов (фактическая мощность 0,3 тыс. голов) ;
- СТФ №1 (недействующая) на 1 тыс. голов и ток №1;

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

Сформирован и отмежеван земельный участок под строительство пожарного ДЕПО на территории поселения

Сформированы, отмежеваны земельные участки под автомобильными дорогами по улицам: Светлая, Набережная, Октябрьская. На

градостроительную деятельность израсходованы бюджетные ассигнования в сумме 186,0 тыс. рублей.

Утверждены новые Правила благоустройства Николенского сельского поселения Гулькевичского района.

Вносятся изменения в градостроительные регламенты.

Формируются земельные участки для сельскохозяйственного производства.

Поставлены на кадастровый учет земельные участки под Братской могилой и памятнику Ленина.

В настоящее время все границы шести населенных пунктов Николенского сельского поселения Гулькевичского района поставлены на кадастровый учет.

Сданы документы для признания автодорог бесхозными ул. Октябрьская, Светлая, Набережная, для дальнейшего оформления в собственность данных дорог. На градостроительную деятельность израсходованы бюджетные ассигнования в сумме 54,7 тыс. рублей.

2.4 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

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

По территории Николенского сельского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

- участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская», III категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 12,9 км.;

- автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «Подъезд к с. Николенское», IV категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 1,7 км.;

- участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «с. Пушкинское – ст. Скобелевская», V категории с низшим типом дорожной одежды и грунтовым покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 2,6 км.;

2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

На территории сельского поселения располагаются следующие объекты транспортной инфраструктуры:

В хуторе Булгаков располагаются 2 остановочных павильона общественного транспорта расположенных в центральной и восточной части хутора.

В хуторе Вербовый располагаются 2 остановочных павильона общественного транспорта расположенных в западной и восточной части хутора.

На территории остальных населенных пунктов Николенского сельского поселения объекты транспортной инфраструктуры отсутствуют.

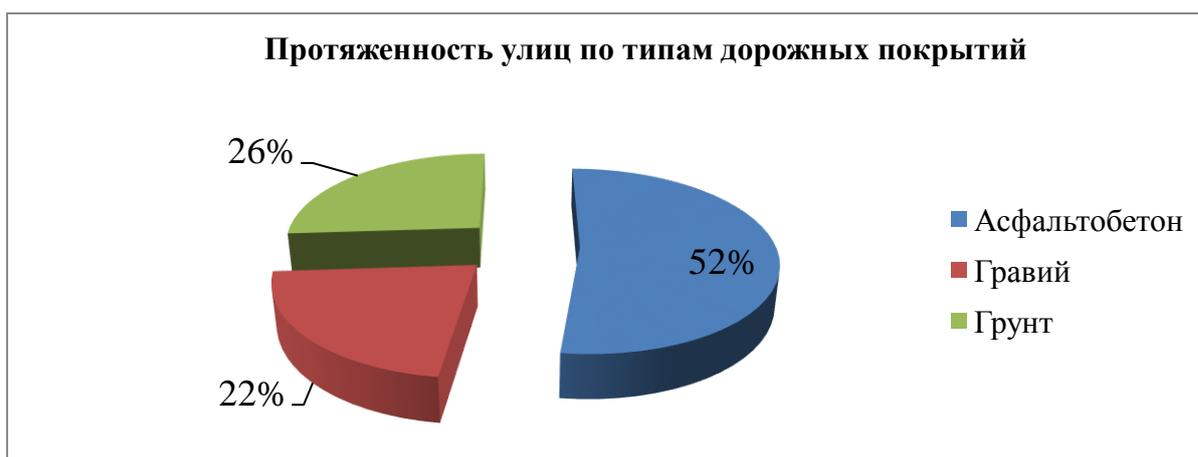
Транспорт общего пользования в поселении выступает как самостоятельная отрасль материального производства, обслуживает сферу обращения, обеспечивая связь между сферой производства и сферой потребления.

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.

2.6 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ

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

*Диаграмма 3.
Протяженность улиц по типам дорожных покрытий*



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

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования проходящих в границах населенных пунктов составляет 23,4 км.

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

Таблица 3. Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.

№ п/п	Населенный пункт	Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.			
		Асфальтобетон	Гравий	Грунт	Всего
1.	Николенское СП	17,6 км	7,4 км	8,8 км	33,8 км

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, (м ²)
с. Николенское	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	33,8 / 203200
	в том числе по категориям:		
	- улицы в жилой застройке основные - улицы в жилой застройке второстепенные - проезды	км / м ² км / м ² км / м ²	7,7 / 47200 17,5 / 105100 8,5 / 50900
х. Булгаков	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	3,77 / 22500
	в том числе по категориям:		
	- улицы в жилой застройке основные - улицы в жилой застройке второстепенные - проезды	км / м ² км / м ² км / м ²	3,5 / 21000 0,2 / 1100 0,07 / 400
х. Вербовый	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	2,8 / 17000
	в том числе по категориям:		
	- улицы в жилой застройке основные - проезды	км / м ² км / м ²	2,5 / 15100 0,3 / 1900
х. Ивлев	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	2,5 / 13950

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

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Протяженность участка автодороги (км)	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м ²)
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке основные - улицы в жилой застройке второстепенные - проезды	км / м ² км / м ² км / м ²	1,4 / 8250 0,7 / 4000 0,4 / 1700
х. Лебедев	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	2,0 / 11700
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке второстепенные	км / м ²	2,0 / 11700
х. Орлов	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	1,4 / 8200
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке второстепенные	км / м ²	1,4 / 8200

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

На условиях софинансирования в 2013 году был проведен капитальный ремонт дороги с асфальтным покрытием по ул. Заречной в хуторе Вербовый.

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

В 2014 году был проведен капитальный ремонт дороги с асфальтным покрытием по ул. Заречная в х. Вербовый.

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

На условиях софинансирования был проведен капитальный ремонт дороги с асфальтным покрытием по ул. Заречная в х. Вербовый.

ООО АФ «Победа» была оказана спонсорская помощь по приобретению асфальта 60 т и, совместно с сотрудниками администрации, проведения ямочного ремонта дорог поселения.

Кроме того, в поселении велись работы по текущему ремонту дорог, нанесение разметки и установка дорожных знаков, работы по устройству искусственной неровности и грейдирование гравийной дороги в х. Лебедев.

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

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

№ пп	Наименование	Длина участка. км	Средства поселения. руб.	Другие источники. руб.	Год реализации
реконструкция дорожной сети					
1	ул. Заречная в хуторе Вербовый	0,531	396000	1586000	2013
2	текущий ремонт дорог, нанесение разметки, грейдирование гравийных дорог в хуторе Лебедев и Орлов.	-	77100	-	2013
3	ул. Заречная в хуторе. Вербовый.	0,410	217500	1944800	2014
4	работы по текущему ремонту дорог, нанесение разметки, установка дорожных знаков, дорог в Николенском СП.	-	98900	-	2014
5	ул. Заречная в хуторе. Вербовый	0,330	154000	1231000	2015
6	работы по текущему ремонту дорог, нанесение разметки и установка дорожных знаков	-	60000	-	2015
7	работы по устройству искусственной неровности и грейдирование гравийной дороги в х. Лебедев	-	201000	-	2015

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.

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

Передвижение грузового автотранспорта по территории жилой застройки осуществляется крайне редко, в связи с четким её разделением от производ-

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

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

Анализ состояния существующей улично-дорожной сети

В настоящее время выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети:

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

2.7 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

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

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

Таблица 6. Ведомственный транспорт предприятий Николенского СП

№пп	Наименование предприятия	Деятельность	Ведомственные автомобили (вид транспорта)	
			Легковые автомобили	Грузовые автомобили
1	ООО Агрофирма «Победа»	Производство с/х продукции	16	23
2	Администрация Николенского сельского поселения Гулькевичского района	-	1	1
	ИТОГО:		17	24
	Всего:		41	

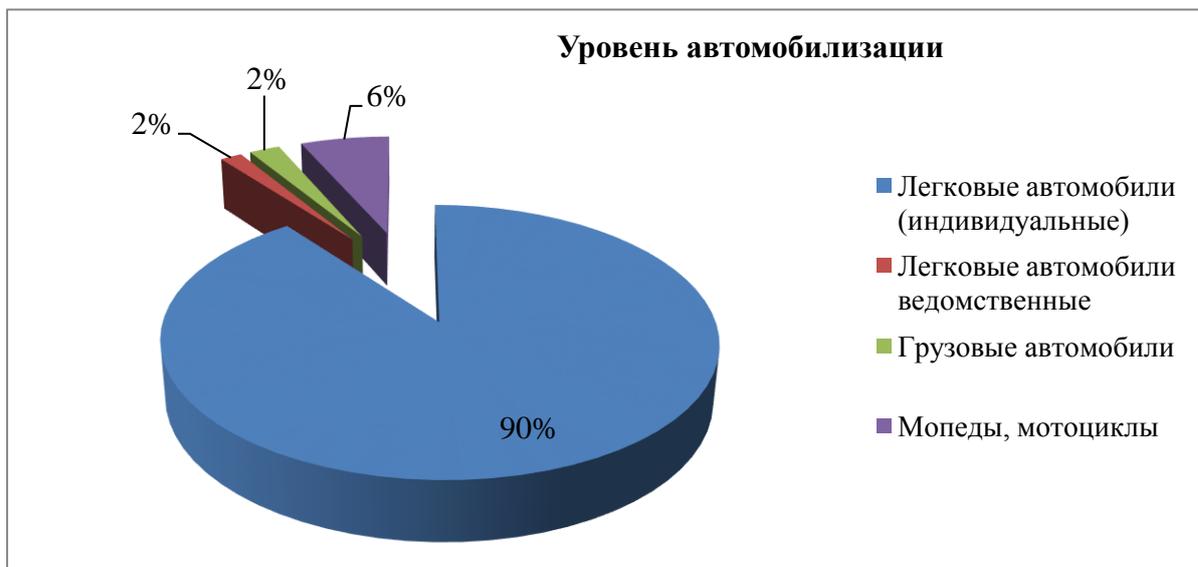
Роль автомобильного транспорта трудно переоценить. Он является фактором, определяющим эффективность развития производительных сил, средством удовлетворения экономических и социальных потребностей населения, средством обеспечения территориальных связей и мобильности общества. Пропускную способность сети 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	1007	988
	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	8-11	-
	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	6-9	17
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	70-115	24
3	Мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс.чел.	280-420	70
	Всего:			1082

В настоящее время уровень автомобилизации Николенского сельского поселения насчитывает 1082 единицы транспортных средств.

Диаграмма 4.
Уровень автомобилизации



При сопоставлении нормативной потребности и фактической обеспеченности граждан автомобильным транспортом выявлено, что доля легковых автотранспортных средств не превышает нормативную и составляет-98%. 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-119%.

По количеству легковго автотранспорта Николенское СП имеет отставание в 19-ти единицах транспортных средств.

По количеству грузового автотранспорта Николенское СП имеет отставание в 47-ми единицах транспортных средств, что составляет 67% обеспеченности поселения данным видом транспорта. Данное обстоятельство обусловлено тем, что часть предприятий поселения не имеет собственного транспорта и осуществляет вывоз продукции транспортом заказчика.

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

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

2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В поселении общественные перевозки осуществляет ИП Семенов, на автобусах ПАЗ 4234 с количеством посадочных мест - 30. Через поселение проходят пригородные рейсы Гулькевичского района.

Таблица 8. Расписание движения автобусов пригородных рейсов Гулькевичского района

Рейс	Остановка	Время
№ 116 «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская»	с. Николенское	6:10
		7:46
		8:40
		11:45
		13:10
		14:45
		16:00
		18:15

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

Наименование		Маршрут 1
Регистрационный номер маршрута		8
Порядковый номер маршрута		116
Наименование начального остановочного пункта по маршруту		г.Гулькевичи
Наименование конечного остановочного пункта по маршруту		хут.Ивлев
Наименование населенных пунктов, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты		с.Николенское хут.Вербовый хут.Булгаков
Порядок посадки и высадки пассажиров		только в установленных остановочных пунктах
Вид регулярных перевозок		муниципальные
Протяжен. маршрута., км		54,5 км.
Протяжен. обратное направлен., км		54,5 км.
Договор на осуществления 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 4234
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

2.9 ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)

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

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

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

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

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

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

«От города машин к городу людей»

ВЕЛОДВИЖЕНИЕ

Основные понятия и термины.

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

Велосипедная или велосипедно-пешеходная полоса (совместная полоса

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

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

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

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

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

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

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

Все три вышеупомянутых мероприятия способствуют улучшению

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

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

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

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

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

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

ПЕШЕХОДНОЕ ДВИЖЕНИЕ

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

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения на кратчайшие расстояния - до 1-2 км. Однако в течение долгого времени пешеходное движение само по себе не считалось видом движения и, соответственно,

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

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.

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

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

2.10 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

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

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

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

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

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

Одним из основных источников загрязнения планируемой территории являются автомобильный транспорт.

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

1. регионального и межмуниципального значения «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская»
2. регионального и межмуниципального значения «с. Пушкинское – ст. Скобелевская»

3. регионального и межмуниципального значения «Подъезд к с. Николенское»

Дорога регионального и межмуниципального значения «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская», проходит вдали от населенных пунктов поселения и не оказывает не благоприятного воздействия на окружающую среду.

Участки дорог «с. Пушкинское – ст. Скобелевская» и «Подъезд к с. Николенское» проходят в непосредственной близости от населенных пунктов а в некоторых местах и по их территории. Но учитывая низкую интенсивность движения, нет основания считать, что автомобильный транспорт оказывает негативное влияние на окружающую среду на данных участках дорог.

Стационарных постов наблюдения в Николенском поселении нет.

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

Примечание :

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

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

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

3.1 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичными:

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

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

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

Село Николенское.

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

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

Хутор Вербный

Предложенное проектное решение хутора Вербный в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру хутора. Планировочная структура линейная, ограничена сельскохозяйственными угодьями, а с севера рекой Зеленчук 3-й. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на внешние дороги.

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

Хутор Лебедев и хутор Орлов

Предложенное проектное решение хуторов своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру хутора. Планировочная структура линейная, ограничена сельскохозяйственными угодьями, а с юга рекой Зеленчук 3-й. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на внешние дороги.

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

Хутор Булгаков и хутор Ивлев

Предложенное проектное решение хуторов своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру хутора. Планировочная структура линейная, ограничена сельскохозяйственными угодьями, а с севера рекой Зеленчук 2-й. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на внешние дороги.

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

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

1. строительство участка автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «с. Пушкинское – ст. Скобелевская», IV категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 2,6 км;

2. строительство автомобильных дорог местного значения, предназначенных для обеспечения связи населенных пунктов поселения с такими объектами, как молочно-товарные фермы, склады, полевые станы и т.п. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 4,15 км;

3. строительство автомобильных дорог и подъездов местного значения, предназначенных для обеспечения связи населенных пунктов между собой. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 4,9 км;

4. организация безопасных пешеходных переходов.

5. строительство тротуаров и велосипедных дорожек.

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

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

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

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

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

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

Таблица 11. Ориентировочные показатели под 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, (м²)
с. Николенское	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	8,7 / 69600
	в том числе по категориям:		
	- улицы в жилой застройке основные	км / м2	6,8 / 54400
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	1,9 / 15200	

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

х. Булгаков	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	2,0 / 16000
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке основные	км / м ²	2,0 / 16000
х. Вербовый	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	3,2 / 25600
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке основные	км / м ²	3,2 / 25600
х. Ивлев	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	1,4 / 11200
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке основные	км / м ²	1,4 / 11200
х. Лебедев	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	0 / 0
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке второстепенные	км / м ²	0 / 0
х. Орлов	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м ²	0 / 0
	в том числе по категориям: - улицы в жилой застройке второстепенные	км / м ²	0 / 0

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.

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

Проект по решению задач строительства СТО, АЗС и автомойки представлен генеральным планом СП и учтен в программе комплексного развития социальной инфраструктуры.

- Строительство остановочного павильона общественного транспорта на пер. Олимпийский, на въезде в село Николенское.
- Сохранение 2 остановочных павильона общественного транспорта расположенных в центральной и восточной части хутора Булгаков;
- Сохранение 2 остановочных павильона общественного транспорта расположенных в западной и восточной части хутора Вербовый
- Строительство участка автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «с. Пушкинское – ст. Скобелевская», IV категории с капитальным типом дорожного покрытия и асфальтобетонным покрытием, протяженность, в пределах поселения, составляет 2,6 км
- Строительство автомобильных дорог местного значения, предназначенных для обеспечения связи населенных пунктов поселения с такими объектами, как молочно-товарные фермы, склады, полевые станы и т.п. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 4,15 км;
- Строительство автомобильных дорог и подъездов местного значения, предназначенных для обеспечения связи между населенными пунктами. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 4,9 км;
- Реконструкция улиц в жилой застройке основные, общей протяженностью 13,4 км;
- Реконструкция улиц в жилой застройке второстепенные, общей протяженностью 1,9 км;

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

- Строительство автозаправочной станции мощностью 3 топливо-раздаточных колонок, на региональной или межмуниципальной автомобильной дороге «г. Гулькевичи – ст. Скобелевская»
- Строительство СТО, мощностью 4 поста, в северной части села Николенского;
- Строительство автомойки, мощностью 1 поста, в северной части

села Николенского рядом с проектируемой СТО.

В соответствии с нормативными требованиями и расчетной обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями, учитывая планируемую численность населения размещаемого в малоэтажной и средне-этажной жилой застройке, в перспективе, хранение личного автотранспорта предлагается осуществлять на территории приусадебных участков.

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

3.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ

В настоящее время на территории сельского поселения развит только автомобильный транспорт.

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

3.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

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

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

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

и туризма, роста доходов и расходов и, как следствие, общего экономического развития страны.

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

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

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

№ пп	Наименование	Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89* (Принятые нормативы)	Нормативная потребность (2028г.)
1	легковых автомобилей	350 на 1 тыс.чел	1053
1.1	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	9-12
1.2	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	6-9
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	75-120
3	мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс.чел.	300-450

3.4 ОБЪЕМЫ И ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

3.4.1. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

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

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

Грузовые перевозки.

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

Общественный транспорт

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

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

Главной задачей остается удовлетворение потребностей в оказании высококачественных услуг в совокупности с учетом платежеспособности населения. Это означает, что необходим государственный контроль над установлени-

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

ем 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).

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

3.4.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ УЛИЦ И ДОРОГ СП

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

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
с. Николенское				
1.	ул. Октябрьская	От пер. Олимпийский на запад до окончания жилой застройки	2,95	8
2.	ул. Заречная	От пер. Олимпийский на запад до границы населенного пункта	3,85	8

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

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
3.	ул. Заречная	От пер. Олимпийский на восток до границы населенного пункта	1,26	8
4.	Переезд через дамбу	От ул. Октябрьская до ул. Заречная	0,58	8
х. Вербовый				
1.	ул. Заречная	По всей протяженности	2,43	8
х. Булгаков				
1.	ул. Степная	От ул. Пионерской до границы населенного пункта.	0,96	8
2.	ул. Пионерская	От ул. Степная до ул. Школьная	0,25	8
3.	ул. Школьная	От ул. Пионерская до границы населенного пункта.	2,04	8
х. Ивлев				
1.	ул. Советская	По всей протяженности	1,34	8

Таблица №14 Строительство тротуаров вдоль существующих жилых улиц;

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
с. Николенское				
1.	ул. Октябрьская	От пер. Олимпийский на запад до окончания жилой застройки	2,95	1,5
2.	ул. Заречная	От пер. Олимпийский на запад до границы	3,85	1,5

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

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
		населенного пункта		
3.	ул. Заречная	От пер. Олимпийский на восток до границы населенного пункта	1,26	1,5
х. Булгаков				
1.	ул. Степная	От ул. Пионерской до границы населенного пункта.	0,96	1,5
2.	ул. Пионерская	От ул. Степная до ул. Школьная	0,25	1,5
3.	ул. Школьная	От ул. Пионерская до границы населенного пункта.	2,04	1,5
х. Ивлев				
1.	ул. Советская	По всей протяженности	1,34	1,5

Таблица №15 Строительство велодорожек вдоль тротуаров

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина велодорожек (м.)
с. Николенское				
1.	ул. Октябрьская	От пер. Олимпийский на запад до окончания жилой застройки	2,95	1,0
2.	ул. Заречная	От пер. Олимпийский на запад до границы населенного пункта	3,85	1,0
3.	ул. Заречная	От пер. Олимпийский на восток до границы населенного пункта	1,26	1,0

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

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина велодорожек (м.)
х. Булгаков				
1.	ул. Степная	От ул. Пионерской до границы населенного пункта.	0,96	1,0
2.	ул. Пионерская	От ул. Степная до ул. Школьная	0,25	1,0
3.	ул. Школьная	От ул. Пионерская до границы населенного пункта.	2,04	1,0
х. Ивлев				
1.	ул. Советская	По всей протяженности	1,34	1,0

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

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
Николенское СП			
1.	Дороги и проезды к объектам сельскохозяйственного и производственного значения	4,8	8
2.	Дороги и проезды местного значения, предназначенные для обеспечения связи между нас пунктами и авто дорогами регионального или межмуниципального значения	3,9	8
3.	участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «с. Пушкинское – ст. Скобелевская»	2,6	10

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

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

I. Глобальный подход к проблеме.

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

II. Локальный подход к проблеме.

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

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие задачи:

- сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования;
- формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог;
- обеспечение доступного транспортного обслуживания населения;
- обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения;
- увеличение доли дорог с усовершенствованным типом покрытия в общей протяженности сети автомобильных;
- нанесение дорожной разметки и установка дорожных знаков;
- усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемого автомобильного парка по экологическим показателям и показателям безопасности;
- усиление контроля за выдачей прав на вождение автотранспортного средства;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;
- строительство вело-дорожек (устройство пешеходных и велодорожек, рассматривается в данном проекте как отказ от моторизованного передвижения и как следствие:

- способ безопасного передвижения;
- занятие спортом и стремление к здоровому образу жизни;
- улучшение экологической обстановки населенного пункта)
- 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.
-

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

ИТС - интеллектуальные транспортные системы

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

Создание сервисных служб ИТС включают в себя:

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

Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность.

Категоризация деятельности в секторе ИТС

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

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

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

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение

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

разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;

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

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

- электронные платежи на транспорте - 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 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).

Создание службы ИТС в Николенском СП.

О формировании отдельной службы ИТС в Николенском СП, учитывая численность населения поселения, не может идти и речи.

В Николенском СП необходимо создание объединенной диспетчерской службы:

- МЧС (включая пункт пожарной безопасности);
- служба скорой медицинской помощи;
- коммунальная служба, в сотрудничестве со службой ИТС расположенной в городе Гулькевичи.

IV. ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Задачи « Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры» направлены на:

- повышение безопасности дорожного движения для всех участников (водителей и пешеходов),
- улучшение экологической обстановки в поселении;
- улучшение качества дорог;
- пешеходное и вело-движение, как пропаганда здорового образа жизни.

4.1 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица №17. Перечень программных мероприятий

№ пп	Программные мероприятия	Год реализации
1	2	3
Мероприятия по строительству		
1.	Устройство велодорожек	2025
2.	Устройство тротуаров	2026
3.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	2016-2019
4.	Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов	2020-2024
Мероприятия по реконструкции		
5.	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	2027-2028

V. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Источников финансирования инфраструктурных программ довольно много:

1. Федеральный бюджет. Расходы федерального бюджета идут на ремонт федеральных дорог, субсидии регионам на поддержание региональных дорог. С 2017 г. предусмотрено 100% - ное. нормативное финансирование ре-

монта 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.

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

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

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

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

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

№ пп	Программные мероприятия	Ед. изм.	Кол-во	Категория дороги/кол-во полос	Укрупненные цены строительства (тыс.руб)	Источники финансирования
Мероприятия по строительству						
Устройство твёрдого покрытия существующих жилых улиц						
х. Вербовый						
1.	ул. Заречная По всей протяженности	м	2430	V/1	15991,64	бюджет поселения целевые программы
Всего:					15991,64	
х. Булгаков						
2.	ул. Степная От ул. Пионерской до границы населенного пункта.	м	960	V/1	6317,68	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Пионерская От ул. Степная до ул. Школьная	м	250	V/1	1645,23	бюджет поселения целевые программы
4.	ул. Школьная От ул. Пионерская до границы населенного пункта.	м	2040	V/1	13425,08	бюджет поселения целевые программы
Всего:					21387,99	
х. Ивлев						
5.	ул. Советская	м	1340	V/1	8818,43	бюджет поселения целевые программы

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

	По всей протяженности					
Всего:					8818,43	
Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов						
1.	Дороги и проезды к объектам сельскохозяйственного и производственного значения	м	4800	V/1	31588,42	бюджет поселения целевые программы
2.	Дороги и проезды местного значения, предназначенные для обеспечения связи между населенными пунктами и авто дорогами регионального или межмуниципального значения	м	3900	V/1	25665,59	бюджет поселения целевые программы
3.	участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «с. Пушкинское – ст. Скобелевская»	м	2600	IV/2	59641,86	бюджет поселения целевые программы
Всего:					116895,87	
Устройство тротуаров на территории поселения						
с. Николенское						
1.	ул. Октябрьская От пер. Олимпийский на запад до окончания жилой застройки	м. кв.	4425	Тротуар из асфальтобетона	5923,05	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Заречная От пер. Олимпийский на запад до границы населенного пункта	м. кв.	5775		7730,09	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Заречная От пер. Олимпийский на восток до границы населенного пункта	м. кв.	1890		2529,85	бюджет поселения целевые программы

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

Всего:					16182,99	
х. Булгаков						
1.	ул. Степная От ул. Пионерской до границы населенного пункта.	м. кв.	1440	Тротуар из асфальтобе- тона	1927,50	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Пионерская От ул. Степная до ул. Школьная	м. кв.	375		501,95	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Школьная От ул. Пионерская до границы населенного пункта.	м. кв.	3060		4095,94	бюджет поселения целевые программы
Всего:					6525,39	
х. Ивлев						
1.	ул. Советская По всей протяженности	м. кв	2010	Тротуар из асфальтобе- тона	2690,47	бюджет поселения целевые программы
Всего:					2690,47	
Устройство велодорожек на территории поселения						
с. Николенское						
1.	ул. Октябрьская От пер. Олимпийский на запад до окончания жилой застройки	м. кв.	2950	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	2945,29	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Заречная От пер. Олимпийский на запад до границы населенного пункта	м. кв.	3850		3843,85	бюджет поселения целевые программы

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

3.	ул. Заречная От пер. Олимпийский на восток до границы населенного пункта	м. кв.	1260		1257,99	бюджет поселения целевые программы
Всего:					8047,13	
х. Булгаков						
1.	ул. Степная От ул. Пионерской до границы населенного пункта.	м. кв.	960	Велосипед- ные дорожки из асфальто- бетона	958,47	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Пионерская От ул. Степная до ул. Школьная	м. кв.	250		249,60	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Школьная От ул. Пионерская до границы населенного пункта.	м. кв.	2040		2036,74	бюджет поселения целевые программы
Всего:					3244,81	
х. Ивлев						
1.	ул. Советская По всей протяженности	м. кв	1340	Тротуар из асфальтобе- тона	1337,86	бюджет поселения целевые программы
Всего:					1337,86	
Мероприятия по реконструкции						
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц						
с. Николенское						
1.	ул. Октябрьская От пер. Олимпийский на запад до окончания жилой	м.	2950	V/1	21937,50	бюджет поселения целевые программы

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

	застройки					
2.	ул. Заречная От пер. Олимпийский на запад до границы населенного пункта	м.	3850	V/1	28630,30	бюджет поселения целевые программы
3.	ул. Заречная От пер. Олимпийский на восток до границы населенного пункта	м.	1260	V/1	9369,92	бюджет поселения целевые программы
4.	Переезд через дамбу От ул. Октябрьская до ул. Заречная	м.	580	V/1	4313,14	бюджет поселения целевые программы
Всего:					64250,86	
ИТОГО:					265373,44	

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

Таблица 19. Сводная таблица по реализации программных мероприятий

№ п/п	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	12629,8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12629,8
2.	Устройство тротуаров	25398,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25398,85
3.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	46198,06	0,00	15070,31	15136,1	15991,6	0,00	0,00	0,00	0,00
4.	Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов	116895,87	0,00	0,00	0,00	0,00	25665,6	31588,4	59641,86	0,00
5.	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	64250,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64250,86
6.	ИТОГО	265373,44	0,00	15070,31	15136,1	15991,6	25665,6	31588,4	59641,86	102279,51
7.	Процент реализации	100	0	6	6	6	10	12	22	39
8.	из них бюджет поселения	106149,35	0	6028,124	6054,440	6396,640	10266,240	12635,360	23856,744	40911,804
9.	программы софинансирования	159224,03	0	9042,186	9081,660	9594,960	15399,360	18953,040	35785,116	61367,706
10.	эффект от реализации ПКР %	100	0	6	12	18	27	39	62	100

5.1 ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ

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

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

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

земляное полотно:

- планировка площадей;
- 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.

5.2 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ

Таблица 20. Основные мероприятия и годы реализации

№ пп	Наименование	Год реализации
1	2	3
1.	Устройство велодорожек	2025
2.	Устройство тротуаров	2026
3.	Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки	2016-2019
4.	Устройство твёрдого покрытия проездов СП вне населенных пунктов	2020-2024
5.	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	2027-2028

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

1. Учитывая низкую загруженность межквартальных дорог на территории поселения, на сегодняшний день нет необходимости в устройстве обособленных, выделенных велосипедных дорожек. Программой предусмотрено устройство велодорожек в с 2025 году, с учетом прироста населения.

2. В настоящее время Николенское СП не обеспечено тротуарами, программой предусмотрено устройство пешеходных дорожек в центральной части с. Николенское, х. Булгаков и х.Ивлев.

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

5. Реконструкция дорог СП будет выполняться в период с 2027-2028 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 Николенского сельского поселения. Основная задача ПКР- снижение аварийности на территории поселения.

Диаграмма 5.
Эффект от реализации программных мероприятий (%)



5.3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ

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

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

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

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

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

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

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

Мероприятия:

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

ЛИТЕРАТУРА

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