ПРОГРАММА

комплексного развития транспортной инфраструктуры

Рязанского сельского поселения

на период 13 лет (до 2031 года)

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2020 г.,

2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2031 г.

ПРОГРАММА

комплексного развития транспортной инфраструктуры

Рязанского сельского поселения

на период 13 лет (до 2031 года)

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2020 г.,

2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2031 г.

Содержание

[ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ 3](#_Toc451090597)

[I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 3](#_Toc451090598)

[II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 3](#_Toc451090599)

[*2.1* *АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ* 3](#_Toc451090600)

[*2.2* *ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ* 3](#_Toc451090601)

[*2.3* *СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА* 3](#_Toc451090602)

[*2.4* *ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 3](#_Toc451090603)

[*2.5* *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ* 3](#_Toc451090604)

[*2.5.1* *ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА* 3](#_Toc451090605)

[*2.5.2* *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ РЯЗАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ* 3](#_Toc451090606)

[*2.5.3* *СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ* 3](#_Toc451090607)

[*2.5.4* *ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ* 3](#_Toc451090608)

[*2.5.5* *ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ* 3](#_Toc451090609)

[*2.5.6* *ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ* 3](#_Toc451090610)

[*2.6* *АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ* 3](#_Toc451090611)

[*2.7* *ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ* 3](#_Toc451090612)

[*2.8* *ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТОРИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО)* 3](#_Toc451090613)

[*2.9* *ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ* 3](#_Toc451090614)

[*2.10* *ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ* 3](#_Toc451090615)

[*2.11* *ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 3](#_Toc451090616)

[*2.11.1* *АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ* 3](#_Toc451090617)

[*2.11.2* *ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА* 3](#_Toc451090619)

[*2.12* *ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ* 3](#_Toc451090620)

[III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА 3](#_Toc451090621)

[*3.1* *ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА* 3](#_Toc451090622)

[*3.2* *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 3](#_Toc451090623)

[*3.2.1* *ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ* 3](#_Toc451090624)

[*3.2.2* *ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ* 3](#_Toc451090625)

[*3.3* *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ* 3](#_Toc451090626)

[*3.4* *ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ* 3](#_Toc451090627)

[*3.5* *ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ* 3](#_Toc451090628)

[*3.6* *ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.* 3](#_Toc451090629)

[IV. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ 3](#_Toc451090630)

[V. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 3](#_Toc451090631)

[VI. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 3](#_Toc451090632)

[*6.1* *МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ* 3](#_Toc451090633)

[*6.2* *МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГЕТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ* 3](#_Toc451090634)

[*6.3* *МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ* 3](#_Toc451090635)

[VII. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 3](#_Toc451090636)

[VIII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ 3](#_Toc451090637)

[*8.1* *ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ* 3](#_Toc451090638)

[*8.2* *ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ* 3](#_Toc451090639)

[IX. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ 3](#_Toc451090640)

[X. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ 3](#_Toc451090641)

[ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ 3](#_Toc451090642)

### ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Рязанское сельское поселение Белореченского района Краснодарского края на период 13 лет (до 2031 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2020 г., 2-ой очереди строительства – с 2021 г. до 2031 г.- разработана в соответствии с основными направлениями развития Рязанского сельского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утвержденным решением 43сессии 2 созыва Совета Рязанского сельского поселения Белореченского района от 1 марта 2012 года.

### ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Рязанское сельское поселение Белореченского района Краснодарского края на период 13 лет (до 2031 года) с выделением 1-ой очереди строительства - 5 лет с 2017 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 Рязанского сельского поселения Белореченского района Краснодарского края | | |
| Разработчик Программы,  адрес местонахождения | Администрация Рязанского сельского поселения Белореченского района Краснодарского края  Юридический адрес: 352613 Краснодарский край  Белореченский район ст. Рязанская ул. Первомайская, 91  тел. 88615571-1-71  E-mail: fo.rzn@mail.ru | | |
| Цель и задачи программы | * 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 средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; * создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. | | |
| Важнейшие целевые показатели | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают:  -технико-экономические,  -финансовые,  -социально-экономические,  -показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | | |
| Сроки реализации программы | Сроки реализации программы 2017-2031 гг.  Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования:  Первый этап - 2017-2020гг.  Второй этап - 2021-2031гг. | | |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий | -строительство и реконструкция автомобильных дорог - обеспечение доступного транспортного обслуживания населения;  - обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения;  - строительство тротуаров и пешеходных пространств;  - строительство велодорожек;  -обучение в детских образовательных учреждениях ПДД и правилам безопасности и корректного поведения на дороге. | | |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования | | |
| Год | В ценах  2014г. (тыс. руб.) | С учетом инфляции в ценах 2031г (тыс. руб.) |
| 2017 | 1489,72 | 2755,98 |
| 2017 | 2548,2 | 4714,17 |
| 2018 | 15014,82 | 27777,42 |
| 2019 | 4861,19 | 8993,2 |
| 2020 | 3685,1 | 6817,44 |
| 2021-2022 | 3645,9 | 6744,9 |
| 2023-2024 | 3606,7 | 6672,4 |
| 2025-2031 | 4351,55 | 8050,37 |
| **ИТОГО** | **39203,181** | **72525,88** |
| 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). | | |

### ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Транспортный комплекс РязанскогоСП представлен 1 видом транспорта – автомобильным.

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

Территорию Рязанского сельского поселения в его центральной части с северо-востока на юго-запад пересекает автодорога регионального или межмуниципального значения «п. Энем-г. Адыгейск -а. Бжедугхабль». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03А-004, общей протяженностью – 76 км. (в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 28.08.2013 N 977) протяженность в границах поселения 5 км. С северо-запада на юго – восток попоселению проходит автодорога «п. Мирный - ст. Бжедуховская - х. Беляевский». Идентификационный номер дороги 03 ОП МЗ 03Н-136общей протяженностью –40,319 км.(в ред. Постановления главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 28.08.2013 N 977) протяженность в границах поселения 19,2 км.

Эти участки дорог обеспечивают транзит грузов по территории поселения и выход к районному центру городу Белореченск икраевому центру городу Краснодар, а также является для поселения выходом на автомобильную дорогу федерального значения М-4 «Дон» и А-160 сообщением Майкоп - Усть-Лабинск - Кореновск, что является благоприятным фактором для развития промышленного сектора, сферы транспортных услуг и торговли.

### *АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ*

Сельское поселение Рязанское располагается в северо-западной части Белореченского района, в 40 километрах по автомобильной дороге от города Белореченск.

Территория Рязанского сельского поселения граничит:

на севере и северо-востоке с Красногвардейским районом Республики Адыгея;

на юге с Бжедуховскимсельским поселением;

на западе с Теучежскимрайоном Республики Адыгея;

на юго-востоке с Первомайскимсельским поселением.

Поселение включает в себя 7 сельских населенных пунктов: 1 станица (Рязанская) и 6 хуторов (х. Фокин первый, х. Авиация, х. Беляевский, х. Гливенко, х. Головков, х.Северный). Центром муниципального образования является ст. Рязанская.

Через поселение протекают рекиБелая, Пшиш, Ганжа.

Рязанское сельское поселение находится в сорока километрах от районного центра - города Белореченска, в 60 километрах от краевого центра - города Краснодара, на расстоянии 60 км. от г. Майкоп.

Ближайшая железнодорожная станция расположена в 40 километрах в г. Белореченск.

Площадь поселения составляет– 13771,81 га;

Площадь населенных пунктов – 1405,53 га;

Втерриториюпоселения входят земли следующих категорий:

* земли сельскохозяйственного назначения;
* земли населенных пунктов;
* земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики и земли иного специального назначения;
* земли особо охраняемых территорий и объектов;
* земли водного фонда;
* земли лесного фонда;
* земли запаса.

Территория Рязанского сельского поселения представляет собой, в основном, зону сельскохозяйственного назначения. Площадь сельскохозяйственных угодий на территории поселения составляет 10212,84 га.

### *ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ*

*Таблица 1. Существующая и проектная численность Рязанского сельского поселения.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Категории населения** | **Население существующее, чел (2017г) факт** | **Проектная (2031 г.)** | **Прирост** |
| ст. Рязанская | 5966 | 6335 | 369 |
| х. Авиация | 70 | 73 | 3 |
| х. Беляевский | 91 | 65 | -26 |
| х. Гливенко | 71 | 76 | 5 |
| х. Головков | 37 | 35 | -2 |
| х. Северный | 44 | 41 | -3 |
| х. Фокин Первый | 204 | 255 | 51 |
| **Итого по поселению** | 6483 | 6880 | 397 |

*Таблица 2. Прогноз численности и возрастной структуры населения Рязанского сельского поселения.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Возрастные группы | Факт | | Прогноз |
| 2006  (кол.чел) | 2017 | 2031 год  (кол.чел) |
| Общая численность населения | 5379 | 6483 | 6880 |
| младше трудоспособного возраста | 1336 | 1610 | 1671 |
| Из них: |  |  |  |
| Дошкольного возраста | 543 | 655 | 681 |
| Школьного возраста | 792 | 955 | 990 |
| трудоспособного возраста | 2796 | 3369 | 3609 |
| старше трудоспособного возраста (пенсионеры) | 1248 | 1504 | 1592 |

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

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

* I очередь – ориентировочно 2017-2020год;
* расчетный срок – ориентировочно до 2031 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.

### *СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА*

Работающее население в РязанскомСП работает на предприятияхпроизводства строительных материалов, сферы обслуживания, агропромышленного комплекса, 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.

Рязанское сельское поселение относится к муниципальным образованиям с развитым сельским хозяйством. Сельскохозяйственные угодья занимают более70% территории поселения. Сельскохозяйственный сектор муниципального образования представлен крестьянско-фермерскими хозяйствами и личными подсобными хозяйствами населения. Основу производства составляет выращивание зерновых и масличных культур.

В границах сельского 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 сельского поселения:

К предприятиям по глубокой переработке продукции сельского хозяйства относятся ООО «Агромир» завод по переработке молока (размещен в северо-западной частист. Рязанской).

В отрасли производства строительных материалов осуществляют свою деятельность производственные базы:

* ООО «ДСК», специализируется на производстве железобетонных изделий.
* ООО «Новатор» и ООО «КУАП» заводы по производству пластического кирпича.
* Асфальтовый завод.

Кроме того, на территории поселения размещается ООО «КНМ-Газстрой», ООО «Дивизион», ООО «Технологии Краор» по добыче и переработке инертных материалов.

- ООО «ТБС-Модуль» изготовление вагончиков и бытовок.

- ООО «Коммунальщик» предоставление услуг ЖКХ.

- ООО «Айрин» и ООО «Белагро» выращивание сельскохозяйственных культур.

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

Ремонт дорог по улицам Первомайская, Красная, Советская, Степная, Горького в 2013 году.

Ремонт дорог по улицам Садовая, частично Колхозная, в 2014 году.

Ремонт дорог по улице Центральная в 2015 году.

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

На территории сельского поселения располагаются следующие объекты транспортной инфраструктуры:

* 4 станция технического обслуживания суммарной мощностью7постов;
* 2 автозаправочные станции суммарной мощностью 10 топливо-раздаточных колонок;
* Одна автогазозаправочная станция мощностью 2 топливо-раздаточные колонки;
* 2 автомойки;
* Наземная стоянка индивидуального транспорта мощностью 50 машино-мест;
* 10 остановочных павильонов общественного транспорта;
* Гаражный кооператив на 125 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.

### *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ*

### *ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА*

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

По территории Рязанского сельского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

* участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «п. Мирный – ст. Бжедуховская –х. Беляевский» III технической категории с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяжённостью в границах поселения 19,2 км.
* участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «п. Энем-г. Адыгейск -а. Бжедугхабль» с капитальным типом дорожной одежды и асфальтобетонным покрытием, протяжённостью в границах поселения 5 км.

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

### *ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ РЯЗАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ*

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

Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Рязанского сельского 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 |
|  | ст. Рязанская | 8,9 км. | - | 32,65 км. | - | 41,55 км. |
|  | х. Авиация | - | - | 1,5 км. | - | 1,5 км. |
|  | х. Беляевский | - | - | 2,7 км. | - | 2.7 км. |
|  | х. Гливенко | - | - | 0,6 км. | - | 0,6 км. |
|  | х. Головков | - | - | 0,8 км. | - | 0,8 км. |
|  | х. Северный | - | - | 1,8 км. | - | 1.8 км. |
|  | х. Фокин Первый | - | - | 2,5 км. | - | 2,5 км. |

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования проходящих в границах населенных пунктов составляет 51,45 км.

*Диаграмма 3.*

*Типы дорожных покрытий*



*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) |
| --- | --- | --- | --- |
| ст. Рязанская | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 41,55 | 341300 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 4,45  13,2  21,3  2,6 | 44500  105600  170400  20800 |
| х. Авиация | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 1,5 | 12000 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 1,5 | 12000 |
| х. Беляевский | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 2,7 | 21600 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 2,7 | 21600 |
| х. Гливенко | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 0,6 | 4800 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 0,6 | 4800 |
| х. Головков | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 0,8 | 6400 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 0,8 | 6400 |
|  | | | |
| х. Северный | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 1.8 | 14400 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 1.8 | 14400 |
| х. Фокин Первый | Общая протяженность / общая площадь покрытия | 2,5 | 20000 |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 2,5 | 20000 |

### *СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ*

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

### *ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ*

Передвижение грузового автотранспорта по территории жилой застройки осуществляется 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.

### *ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ*

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

### *ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ*

**Анализ состояния существующей улично-дорожной сети**

В 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.

**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 Рязанском сельском поселении проведены мероприятия по ремонту автодорог.

На условиях софинансирования в 2013 году был проведен капитальный ремонт дорог с асфальтным покрытием по улицам Советская, Красная.

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 Горького, Центральная, Космонавтов.

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 Первомайская.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Длинна**  **участка. км** | **Средства поселения. тыс. руб.** | **Другие**  **источники. руб.** | **Год**  **реализации** |
| **реконструкция дорожной сети** | | | | | |
| 1 | ул. Советская, ул. Красная | 1,89 | 1725,0 | 6897,0 | 2013 |
| 2 | ул. Горького, ул. Центральная, ул. Космонавтов | 1,25 | 819,0 | 3276,0 | 2014 |
| 3 | Ремонт тротуаров | 0,4 | 75,0 | 302,0 | 2014 |
| 4 | ул. Первомайская | 1,6 | 1153 | 4612,0 | 2015 |

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

### *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 Рязанского СП*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№пп** | **Наименование предприятия** | **Деятельность** | **Ведомственные автомобили**  **(вид транспорта)** | |
| **Легковые автомобили** | **Грузовые автомобили** |
|  | ООО «Ника» | Мойка легковых ст. Рязанская, ул. Короткая | - | - |
|  | ИП | Мойка легковых ст. Рязанская, ул. Горького | - | - |
|  | ИП | Шиномонтаж, ст. Рязанская, ул. Первомайская | - | - |
|  | ИП | Шиномонтаж, ст. Рязанская, ул. Первомайская | - | - |
|  | ИП | Дом быта | - | - |
|  | ИП | Стоянка автотранспорта,  ст. Рязанская, ул. Горького | - | - |
|  | ИП | Магазин «Хозяйственные товары» ст. Рязанская, ул. Красная, 37 |  |  |
|  | ООО «Айрин» | Выращивание с/х культур | - | - |
|  | ООО «Химпромсервис» | Пункт вулканизации и закусочная ст. Рязанская, ул. Первомайская | - | - |
|  | ИП | Магазин автозапчасти ст. Рязанская, ул. Советская, 23 | - | - |
|  | ООО «Нива» | Выращивание с/х культур | - | 1 |
|  | КФХ Гаус | Выращивание с/х культур | - | 1 |
|  | КФХ Лунёв | Выращивание с/х культур | - | - |
|  | КФХ Романов | Выращивание с/х культур | - | - |
|  | КФХ Жидок | Выращивание с/х культур | - | - |
|  | ИП | Магазин «Мастер» ст. Рязанская, ул. Красная, 37 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Городок» ст. Рязанская, ул. Кубанская, 6А | - | - |
|  | ИП | Магазин «Талисман» ст. Рязанская, ул. Советская, 30 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Светлячок» ст. Рязанская, ул. Победы, 64 | - | - |
|  | ИП | Павильон «Юлия» ст. Рязанская, ул. Степная 41 |  |  |
|  | ИП | Магазин «Мясопродукты»ст. Рязанская, ул.Советская 36 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Продукты» х.Беляевский ул.Коминтерна, 26 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Василек»ст. Рязанская, ул. Победы, 39, | - | - |
|  | ИП | Магазин “Меркурий”ст. Рязанская,  ул. Первомайская, 158 | - | - |
|  | ООО | Магазин «Старая мельница» ст. Рязанская, ул. Первомайская, 108 | - | - |
|  | ООО | Магазин «Витим»ст. Рязанская, ул. Свободы, 96 | - | - |
|  | ИП | Магазин “Ромашка”ст. Рязанская  ул. Кубанская,11 | - | - |
|  | ИП | Магазин  «Мебель»ст. Рязанская, ул. Победы, 37 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Весна»  ст. Рязанская, ул. Горького, 17г | - | - |
|  | ИП | Магазин «Весна»  строй. материалыст. Рязанская  ул. Кирова, 42 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Якорь» ст. Рязанская,  ул. Свободы, 68 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Продукты» ст. Рязанская, ул. Первомайская, 136 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Электротовары» ст. Рязанская, ул. Красная, 40 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Хозтовары» ст. Рязанская, ул. Победы 96 | - | - |
|  | ИП | Магазин «Продпродукты» ст. Рязанская, ул. Первомайская 112 | - | - |
|  | Административно-деловые и хозяйственные учреждения | АдминистрацияРязанского СП | 2 | 2 |
|  | Предприятия коммунального обслуживания | ООО «Рязанское» | - | - |
|  | Учреждения образования | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа №18 ст. Рязанская. ул. Первомайская, 104 | - | - |
|  | Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение детский сад №35 ст. Рязанская, ул. Энгельса, 68 | - | - |
|  | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение общеобразовательная школа № 19х. Фокин, ул. Школьная, 1 |  |  |
|  | Учреждения здравоохранения | МБУЗ ЦРБ МО БР Рязанская участковая больница ст. Рязанская, ул. Космонавтов, 2 | - | - |
| ООО «Апрель плюс» | Аптека «Апрель»  Ст. Рязанская, ул. Первомайская, 96 | - | - |
| ООО | Аптекаст. Рязанская, ул. Красная, 40 | - | - |
|  | Учреждения культуры и отдыха | СДК ст. Рязанская, ул. Первомайская, 106 | - | - |
|  |  | СК х. Фокин Первый, ул. Позиционная, 50 |  |  |
|  | Учреждения культуры и отдыха | Муниципальное учреждение культуры "Рязанская библиотека" Рязанского сельского поселения Белореченского района, ст. Рязанская,ул. Первомайская, 106 | - | - |

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.

*Таблица7. Уровень автомобилизации, нормативная потребность.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89\* (Принятые нормативы)** | **Нормативная потребность (2017г.)** | **Фактический уровень автомобилизации СП** |
| 1 | легковых автомобилей | 350 на 1 тыс.чел | 2269 | 1343 |
|  | в т.ч. такси | 3-4 на 1 тыс.чел. | 20-25 | - |
|  | в т.ч. ведомственные автомобили | 2-3 на 1 тыс.чел. | 13-20 | 21 |
| 2 | грузовых автомобилей | 25-40 на 1 тыс.чел. | 162-259 | 144 |
| 3 | автобусы | 5-7 на 1 тыс.чел. | 32-45 | 17 |
| 3 | мотоциклы и мопеды | 100-150 на 1 тыс.чел. | 648-972 | 195 |
| Всего: | | | | 1699 |

В настоящее время уровень автомобилизации Рязанского сельского поселения насчитывает 1699 единицы транспортных средств.

*Диаграмма 4.*

*Уровень автомобилизации*



При сопоставлении нормативной потребности и фактической обеспеченности граждан автомобильным транспортом выявлено, что доля легковых автотранспортных средств составляет- 59 %. Каждый 4 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 Рязанское СП имеет недостаток в 926-ти единицах транспортных средств.

По количеству грузового автотранспорта РязанскоеСП имеет недостаток нормы в 25-ти единицах транспортных средств, что составляет небольшое отставание от нормативной потребности, Данное обстоятельство обусловлено тем, что на территории поселения располагается большое количество промышленных предприятий: по производству строительных материалов и производству сельскохозяйственной продукции.

На территории поселения располагается гаражный кооператив, общей мощностью 125 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.

### *ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ*

В поселении общественные перевозки осуществляет ИП Голосников, ИП Примаков, ИП Гизатулинна автобусах Мерседес BENZ с количеством посадочных мест - 25. Кол-во рейсов в день – 9. Кол-во перевозимых пассажиров в сутки (туда) - 150. Кол-во перевозимых пассажиров в сутки (обратно) –150.

*Таблица 8. Расписание движения автобусов из Рязанского СП*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Рейс** | **Остановка** | **Время убытия** | **Время прибытия** |
| ст. Рязанская- г. Белореченск |  | 6:50;  7:10;  8:30  9:05;  10:20;  11:40;  12:40;  14:00;  16:00; | 7:30;  7:50  9:20;  9:45;  11:00;  12:20;  13:20;  14:40;  16:40; |

Через поселение проходят междугородние рейсы Белореченского района.

*Таблица 9. Расписание движения автобусов междугородних рейсов Белореченского района*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейс** | **Остановка** | **Время** |
| г. Белореченск-  г. Краснодар | ст. Рязанская | 8:00; 11:45; 17:00 |
| г. Краснодар – г. Белореченск | ст. Рязанская | 14:30; 16:30; 19:30 |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | | Маршрут 1 |
| Регистрационный номер маршрута | | 109А, 193 |
| Порядковый номер маршрута | |  |
| Наименование начального остановочного пункта по маршруту | | ст. Рязанская |
| Наименование конечного остановочного пункта по маршруту | | г. Белореченск |
| Наименование населенных пунктов, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты | | х. Гливенко п. Нижневеденеевский п. Верхневеденеевский |
| Порядок посадки и высадки пассажиров | | только в установленных остановочных пунктах |
| Вид регулярных перевозок | | муниципальные |
| Протяжен. маршрута., км | | 40,0 км. |
| Протяжен. обратное направлен., км | | 40,0 км. |
| Договор на осуществления регулярных пассажирских перевозок | № договора | 23 |
| Дата начала перевозок в соответствии с договором | 11.03.2013 |
| Срок окончания действия договора | 11.03.2018 |
| Марка транспортного средства | | Мерседес BENZ |
| Кол-во транспортных средств используемых на маршруте | | 3 |
| Категория и класс ТС | | М-2 КЛ II |
| Класс | | средний |
| Экологические характеристики | | 2 |
| Наименование перевозчика (Ф.И.О.) | | ИП Голосников; ИП Примаков; ИП Гизатулин |

### *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](http://pandia.ru/text/category/globalmznoe_poteplenie/) 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.

*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 | Улица в жилой застройке | 1,5 |  |

### *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 регионального значения обслуживаются СУ – 6 ДСУ -7.

### *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 Рязанского СПпомимо внутриквартальных дорог проходит 2 основные дороги:

1. регионального значения «п. Мирный – ст. Бжедуховская - х. Беляевский»;
2. регионального значения «п. Энем – г. Адыгейск – а. Бжедугхабль».

Одна из дорог регионального значения, проходят по окраинам населенного пункта и оказывают минимальное неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

Стационарных постов наблюдения в Рязанском поселении нет.

### *ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

### *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.

Рязанское СП

Предложенное проектное решение Рязанское СП в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру.

Планировочная организация территории Рязанскогосельского поселения представлена в виде трёх планировочных районов. 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 поселения: 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 Рязанскогосельского поселения, где селитебная территория гармонично вписана в природный ландшафт, позволяет организовать удобную и комфортную среду проживания для жителей сельского поселения.

На период действия ПКР транспортной инфраструктуры согласно мероприятиям, предусмотренным Генеральным планом и положениям проекта схемы территориального планирования муниципального образования Белореченский 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, Рязанского 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:

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

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Показатели улично-дорожной сети | Протяженность участка автодороги (км) | Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м2) |
| ст. Рязанская | в том числе по категориям:  - улицы в жилой застройке основные | 4360 | 34880 |

*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;
* Сохранение трех автомоек, одна из которых грузовая, суммарная мощность которых покрывает потребности жителей поселения;
* Сохранение наземной стоянки индивидуального транспорта мощностью 50 машино- мест;

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

* Сохранение 10-и остановочных павильонов общественного транспорта;
* Проектом предусмотрено размещение станции технического обслуживания на 2 поста на территории населенного пункта в его южной части (в районе ул. Первомайская) С учетом сохраняемых станций технического обслуживания суммарная мощность будет составлять 8 постов.
* Предусматривается строительство наземной стоянки индивидуального транспорта 30 машино-мест в юго-западнойчасти населённого пункта.

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

Заправку личного автотранспорта жителей поселения генеральным планом предлагается осуществлять насуществующих АЗС.

### *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.

### *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).

### ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

### *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.

### *ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

### *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 пунктназначения. 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 Рязанского 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.

### *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**  **земляного полотна (м.)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ст. Рязанская** | | | | |
|  | ул. Новоселов | На всем протяжении | 0,46 | 8 |
|  | ул. Дружная | На всем протяжении | 0,46 | 8 |
|  | ул. Росийская | На всем протяжении | 0,43 | 8 |
|  | ул. Благодатная | На всем протяжении | 0,35 | 8 |
|  | ул. Радужная | На всем протяжении | 0,56 | 8 |
|  | ул. Малая | На всем протяжении | 0,44 | 8 |
|  | ул. Весенняя | На всем протяжении | 0,58 | 8 |
|  | ул. Юности | На всем протяжении | 0,53 | 8 |
|  | ул. Колхозная | От ул. Горького | 0,53 | 8 |

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

| № **п/п** | **Наименование улицы** | | **В границах улиц** | | **Протяженность, (км.)** | | **Наименьшая ширина тротуаров (м.)** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ст. Рязанская** | | | | | | | | |
|  | | ул. Энгельса | | От ул. Советская до ул. Первомайская | | 0,44 | | 1,5 | |
|  | | ул. Свободы | | От ул. Горького до ул. Победы | | 0,42 | | 1,5 | |

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

### *ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ*

*Таблица 15.Нормативная потребность в автотранспортных средствах на расчетный срок.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89\* (Принятые нормативы)** | **Нормативная потребность (2031г.)** |
| 1 | легковых автомобилей | 350 на 1 тыс.чел | 2408 |
| 1.1 | в т.ч. такси | 3-4 на 1 тыс.чел. | 20-27 |
| 1.2 | в т.ч. ведомственные автомобили | 2-3 на 1 тыс.чел. | 14-20 |
| 2 | грузовых автомобилей | 25-40 на 1 тыс.чел. | >172 |
| 3 | мотоциклы и мопеды | 100-150 на 1 тыс.чел. | 1032 |

Для удовлетворения транспортного спроса в передвижении необходимо решить следующие задачи:

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

### *ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ*

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

Для обеспечения безопасности дорожного движения на территории 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;

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.

*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** | **2017г.** | **2017г.** | **2018г.** | **2019г.** | **2020г.** | **2021-2022г.** | **2023-2024г.** | **2025-2031г.** | **Итого** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| 1 | Устройство велодорожек % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **0** |
| 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 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 4 | Строительство объектов придорожного сервиса. | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 5 | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц % | 5,9 | 10,0 | 12,0 | 13,0 | 14,1 | 14,2 | 13,9 | 16,9 | **100** |

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

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

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

Для улучшения экологической обстановки на территории Рязанскогосельского поселения, необходимо:

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

По территории сельского поселения проходят две автомобильных дороги III технической категории.

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.

### УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ

При рассмотрении вариантов развития транспортной инфраструктуры Рязанского сельского 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 Рязанского сельского 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.

* 1. **Дорожная сеть**

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

Асфальтобетон-17,3%;

Гравий-82,7%;

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

* 1. **Безопасность дорожного движения**

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

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

Не все дороги с гравийным покрытиемоснащены дорожными знаками.

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)

*Диаграмма.*

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



### 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** | | |
|  | Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки | Рассматривается как эффективный |
|  | Устройство велодорожек | Рассматривается как эффективный |
|  | Устройство тротуаров | Рассматривается как неэффективный |
|  | Строительство транспортно-логистического компл.  Строительство СТО и автостоянки. | Расчет произведен вПКР социальной инфраструктуры, вразделе «Объекты транспортно- логистических комплексов и придорожного сервиса» |
| **Реконструкция** | | |
|  | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | Рассматривается как эффективный |

### МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### *МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ*

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

**ИТС - интеллектуальные транспортные системы**

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

Создание сервисных служб ИТС включают в себя:

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

Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность.

***Категоризация деятельности в секторе ИТС***

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

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

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

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

Меры повышения безопасности могут включать в себя:

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

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

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

*Примечание* :

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

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

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

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

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

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

В РязанскомСПнеобходимо создание объединенной диспетчерской службы:

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

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

### 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** | | |
|  | Устройство твёрдого покрытия  на дорогах жилой застройки | **2019** |
|  | Устройство велодорожек | **-** |
|  | Устройство тротуаров | **2019** |
|  | Строительство объектов придорожного сервиса. | **2018** |
| **Мероприятия по реконструкции** | | |
|  | Реконструкция, капитальный ремонт покрытий существующих жилых улиц | **2017-2031** |

### ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

### *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.

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

### *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** | | | | | | |
|  | ул. Комсомольская от ул. Первомайская до ул. Горького | м. | 590 | V/1 | 1620,518 | бюджет поселения целевые программы |
|  | ул. Садовая от ул. Советской | м. | 675 | V/1 | 4099,77 | бюджет поселения целевые программы |
|  | ул. Советская от ул. Толстого до ул. Партизанская | м. | 1162 | V/1 | 2479,353 | бюджет поселения целевые программы |
| **Всего:** | | | | | **8199,641** |  |
| **Устройство тротуаров на территории поселения** | | | | | | |
| **ст. Рязанская** | | | | | | |
|  | ул. Свободы от ул. Горького до ул. Победы | м. кв. | 630 | Тротуар из асфальтобетона | 837,9 | бюджет поселения целевые программы |
|  | ул. Энгельса от ул. Советская до ул. Первомайская | м. кв. | 660 | 877,8 | бюджет поселения целевые программы |
| **Всего:** | | | | | **1715,7** |  |
| **Строительство объектов придорожного сервиса.** | | | | | | |
| 6. | 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** | | | | | | |
| **ст. Рязанская** | | | | | | |
|  | ул. Новосёлов | м. | 462 | V/1 | 3039,96 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Благодатная | м. | 351 | V/1 | 2309,58 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Дружная | м. | 463 | V/1 | 3046,54 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Российская | м. | 434 | V/1 | 2855,72 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Колхозная | м. | 531 | V/1 | 3493,98 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Радужная | м. | 568 | V/1 | 3737,44 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Юности | м. | 530 | V/1 | 3487,4 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Весенняя | м. | 579 | V/1 | 3809,82 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Малая | м. | 442 | V/1 | 2908,36 | бюджет поселения  целевые программы |
| **Всего:** | | | | | **28688,8** |  |
| **ИТОГО:** | | | | | **39203,181** |  |

### ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ

*Таблица 21.Сводная таблица по реализации программных мероприятий*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **ИТОГО** | **2017г.** | **2017г.** | **2018г.** | **2019г.** | **2020г.** | **2021-2022г.** | **2023-2024г.** | **2025-2031г.** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
|  | Устройство велодорожек | **0,00** | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Устройство тротуаров | **1715,7** | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1715,7 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки | **8199,641** | 0,00 | 0,00 | 14415,78 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Строительство объектов придорожного сервиса. | **599,04** | 0,00 | 0,00 | 599,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Реконструкция, капитальный ремонт, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | **28688,8** | 1489,72 | 2548,2 | 0,00 | 3145,49 | 3685,1 | 3645,9 | 3606,7 | 4351,55 |
|  | ИТОГО | **39203,181** | **1489,72** | **2548,20** | **15014,82** | **4861,19** | **3685,1** | **3645,9** | **3606,7** | **4351,55** |
| 7. | Процент реализации | **100** | 3.8 | 6.5 | 38.3 | 12.4 | 9.4 | 9.3 | 9.2 | 11.1 |
| 8. | из них бюджет поселения | **3920,32** | 148,97 | 254,82 | 1501,48 | 486,2 | 368,51 | 364,59 | 360,67 | 435,16 |
| 9. | программы софинансирования | **35282,86** | 1340.75 | 2293,38 | 13513,34 | 4374,99 | 3316,59 | 3281,31 | 3246,03 | 3916,47 |
| 10. | эффект от реализации ПКР % | **100** | 3.8 | 10.3 | 48.6 | 61.0 | 70.4 | 79.7 | 88.9 | 100,0 |

В РязанскомСПпредусмотрено 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.

2. В настоящее время РязанскоеСП в должной мере не обеспечено тротуарами, программой предусмотрено устройство пешеходных дорожек в центральной части ст. Рязанской в 2019г.

3. Устройство твердого покрытия на дорогах жилой застройки ст. Рязанской рассчитано на 2018г. с учетом доведения дорог до образцового уровня.

4. Реконструкция, капитальный ремонт дорог сельского поселения будет выполняться в период с 2017-2031 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 инфраструктурыРязанского сельского поселения. Основная задача ПКР - снижение аварийности на территории поселения.

*Диаграмма 7.*

*Эффект от реализации программных мероприятий (%.)*



### 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 иряд 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 на10 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.

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

### ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ

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

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

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

земляное полотно:

- планировка площадей;

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

- подвозка/вывоз грунта;

- разработка выемок и возведение насыпей;

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

- устройство упоров при укреплении откосов;

- возведение искусственных сооружений, устройство водопропускных труб, устройство водоотвода

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

т.д.);

дорожная одежда:

- устройство подстилающих и выравнивающих слоев из песка;

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

- устройство оснований из щебня, черного щебня;

- устройство покрытая из асфальтобетонных смесей или монолитного бетона;

- устройство и укрепление обочин;

- устройство разделительных полос;

обстановка и обустройство:

- установка дорожных знаков и информационных табло;

- устройство барьерных ограждений;

- устройство шумозащитных экранов;

- устройство разметки проезжей части;

- устройство бортовых камней;

- устройство тротуаров

- устройство автобусных остановок (павильонов) и остановочных карманов;

- устройство площадок отдыха и стоянок автомобилей;

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

Устройство электроосвещения автодорог не учтено показателями НЦС и учитывается отдельно.