**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**ДОЛЖАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЕЙСКОГО РАЙОНА**

**КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

**на период 2017 – 2021 годы с перспективой**

**до 2032 года**

2017 год

Оглавление

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc489353331)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8](#_Toc489353332)

[1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Должанского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 8](#_Toc489353333)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Должанского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 11](#_Toc489353336)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 14](#_Toc489353337)

[1.3.1. Автомобильный транспорт 15](#_Toc489353338)

[1.3.2. Водный транспорт 17](#_Toc489353339)

[1.3.3. Воздушным транспортом 17](#_Toc489353340)

[1.3.4. Железнодорожный транспорт 17](#_Toc489353341)

[1.4.Характеристика сети дорог Должанского сельского поселения, параметры дорожного движения. 17](#_Toc489353342)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Должанском сельском поселении обеспеченность парковками (парковочными местами) 20](#_Toc489353343)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 22](#_Toc489353344)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 22](#_Toc489353345)

[1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 23](#_Toc489353346)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 23](#_Toc489353347)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 23](#_Toc489353348)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения 24](#_Toc489353349)

[1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения 25](#_Toc489353350)

[1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 25](#_Toc489353351)

[2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ДОЛЖАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 27](#_Toc489353352)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 27](#_Toc489353353)

[2.2. Прогноз транспортного спроса Должанского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 27](#_Toc489353354)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 30](#_Toc489353355)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети 31](#_Toc489353356)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 31](#_Toc489353357)

[2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 32](#_Toc489353358)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 35](#_Toc489353359)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 37](#_Toc489353360)

[4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 38](#_Toc489353361)

[4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 38](#_Toc489353362)

[4.1.1. Воздушный транспорт 38](#_Toc489353363)

[4.1.2 Речной транспорт 38](#_Toc489353364)

[4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 38](#_Toc489353365)

[4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 38](#_Toc489353366)

[4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 38](#_Toc489353367)

[4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 39](#_Toc489353368)

[4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Должанского сельского поселения 40](#_Toc489353369)

[5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 41](#_Toc489353370)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 41](#_Toc489353371)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 41](#_Toc489353372)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 41](#_Toc489353373)

[5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 42](#_Toc489353374)

[6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 43](#_Toc489353375)

[7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 44](#_Toc489353376)

[8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 46](#_Toc489353377)

[9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДОЛЖАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 48](#_Toc489353378)

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения до 2021 года и на период до 2032 года |
| Основание для разработки программы | * Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;
* Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Генеральный план Должанского сельского поселения Ейского района Краснодарского края на период до 2032 года;
* Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
 |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | **Заказчик: администрация Должанского сельского поселения**, 353655, Краснодарский край, Ейский р-н, ст. Должанская, пер. Советов, 15.**Разработчик: ООО «ЭнергоАудит»**, РФ, 160011, Вологодская область, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56 |
| Цели и задачи программы | Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.Задачи программы:а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Должанского сельского поселения;б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Должанского сельского поселения;в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Должанского сельского поселения;г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Должанского сельского поселения;д) создание условий для управления транспортным спросом;е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | * Увеличение доли улично-дорожной сети с твердым покрытием до 20 %;
* Увеличения парковочного пространства;
* Установка дорожных знаков до 56 шт.;
* Установка остановочных павильонов 6 единиц;
* Снижение число зарегистрированных ДТП;
* Строительство АЗС - 2 единиц;
* Строительство новых СТО – 3 станций;
* Строительство пирса.
 |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования;в) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;г) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.д) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;е) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. |
| Срок и этапы реализации программы | С 2017 по 2021 годы и на период до 2032 года.Этапы:I этап: 2017-2021гг;II этап: 2022-2032гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования – 27386 тысяч рублей, из них: * за счет средств краевого бюджета – 2060 тысяч рублей;
* за счет средств бюджета сельского поселения – 19826 тысяч рублей.
* внебюджетные средства – 5500 тысяч рублей.

Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ. |

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Должанского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

**Краткая характеристика Должанского сельского поселения**

Муниципальное образование Должанское сельское поселение находится в северо-западной части муниципального образования Ейский район. Граничит на востоке − с Кухаривским и Моревским сельскими поселениями, на юге – с Камышеватским сельским поселением. Западные границы сельского поселения омываются Азовским морем, северные границы – Таганрогским заливом.

С севера-запада к границе станицы примыкают земли памятника природы «Коса Долгая». С восточной стороны к станице примыкают земли сельскохозяйственного назначения. В центре станице имеется участок площадью 131 га, который не входит в границы населенного пункта и относится к землям лесного фонда. На нем преимущественно находятся лесные насаждения.

**Административная черта.** Административно Должанское сельское поселение входит в состав Ейского района. В соответствии с постановлением Законодательного Собрания Краснодарского края от 29.11.2006 № 2647 были установлены границы Ейского района и административно-территориальных единиц, входящих в состав района: сельских поселений и населенных пунктов.

В состав Должанского сельского поселения входит один населенный пункт – станица Должанская. Общая численность населения на 01.01.2017 г. составляет 6812 человек. Площадь поселения составляет 21477 га, плотность поселения — 32,8 чел/км2.

Таблица 1.1

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Численность населения, чел.** |
| **2017 г.** |
| ст. Должанская | 6812 |

**Административным центром** поселения является станица Должанская расположена в 36 км от районного центра г. Ейск, в 290 км от г. Краснодара. Ближайшая железнодорожная станция расположена в г. Ейске, ближайший аэропорт — в г. Ростов (179 км) и в г. Краснодар (290 км).



Рисунок 1.1 Схема расположения границ Должанского сельского поселения.

**Климат**

По климатическому районированию тер­ритория относится к III Б климатическому подрайону. Зима холодная. Преобладают ветры северо-восточных и восточных на­правлений, которые время от времени при­носят пыльные бури. Самый холодный ме­сяц – январь, лето сухое, жаркое.

Должанское сельское поселение в климатическом отношении находится в пределах климатической провинции Азово-Кубанской равнины, которая входит в состав климатической области северного склона Большого Кавказа. Климат района умеренно континентальный. Основным условием, формирующим особенности климата района, является близость Азовского и Черного морей, смягчающих его континентальность, придавая климату умеренно-теплый характер с более равномерным распределением годовых величин ведущих метеорологических факторов по месяцам и временам года.

Наиболее теплый месяц – июль, среднегодовая температура воздуха в июле + 23°С, абсолютный максимум +39°С. Наиболее холодным месяцем является январь, абсолютный минимум температуры -32°С. Средняя дата первого заморозка – 25 октября; последнего – 4 апреля. Средняя продолжительность безморозного периода – 203 дня. Расчетная температура самой холодной пятидневки – 22°С. Зимняя вентиляционная температура – 7,5°С. Продолжительность отопительного периода 170 дней.

Наибольшее количество осадков выпадает в теплый период года с апреля по декабрь и составляет в среднем 258 мм, в холодный период с ноября по март — 199 мм. Район характеризуется неустойчивым снежным покровом. Снежный покров наблюдается в среднем 43 дня.

Ветровой режим района характеризуется преобладанием ветра северо-восточного направления. Скорости ветра в любое время года мо­гут быть значительными. Среднегодовая ско­рость ветра изменяется от 3,9 до 6,1 м/сек. В теплую половину года (с мая по октябрь) наблюдаются шквалистые ветры. В осенне-зимний сезон штормовые ветры вызывают частичное затопление прибрежной полосы. Природа затоплений вызвана нагонными волнами.

В соответствии с многолетними данными, циркуляция воздушных масс над акваторией Азовского моря в течение года отличается широтной направленностью. В холодною половину года устойчивое положение Азиатского максимума и наибольшая выраженность Черноморской депрессии обуславливают преобладание ветров восточной четверти.
В теплый период отмечается в основном западный перенос воздушных масс.

На фоне сильных нагонов в береговой зоне возникают штормовые течения, скорость которых может достигать 1-1,5 м/с. Они способствуют активному размыву песчаных берегов и создают реальную угрозу для людей в зонах рекреации.

На открытых участках штормовые течения также возникают при западных волнениях, однако ни их структура, ни параметры никогда не исследовались. Судя по разрозненным данным, скорости вдольбереговых течений могут достигать значений 0,4-0,6 м/с. Направление течений в прибрежной мелководной зоне обычно совпадают с направлением ветра, за исключением участков локального нагона, в пределах которых может сформироваться компенсационный отток (противотечение).

Температура поверхностного слоя воды в районе косы Долгой не бывает ниже 0,8 °С. Морские купания начинаются со 2-й половины мая (17-22°С) и заканчиваются во 2-й половине сентября (ниже 17°С). Купальный срок длится около 4-х месяцев.

Характерно сочетание устойчивого режима погоды (почти во все сезоны) со значительной повторяемостью солнечных дней с умеренными характеристиками температуры и влажности. Повторяемость солнечных погод с умеренными характеристиками влажности и температуры составляет не менее 24 дней в месяц.

1. 1.

## 1.2 Социально-экономическая характеристика Должанского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

**Анализ экономической ситуации**

Должанское сельское поселение имеет большой потенциал для сельскохозяйственного и рекреационного развития территории.

В первую очередь это обусловлено тем, что большую часть территории (около 80%) занимают земли сельскохозяйственной назначения. На них расположены сельскохозяйственные предприятия и крестьянские фермерские хозяйства. Из 106 предприятий поселения 33 являются предприятиями агропромышленного комплекса.

Во-вторых, большая часть границ поселения протяженностью 47 км является береговой полосой. Из них 19 км береговой полосы находятся в границах территории ст. Должанской. Территория станицы с 1976 года развивается как курорт местного значения. На сегодняшний день санаторно-курортный комплекс поселения располагается на прибрежной территории протяженностью 5,9 км.

В поселении зарегистрировано 106 хозяйствующих субъектов -юридических лиц (3 - промышленность, 33 - АПК, 7 - строительство, 26 -потребительская сфера, 37 - прочие отрасли). На 01.01.2017 г. зарегистрировано 287 предпринимателей без образования юридического лица.

Экономическую основу поселения составляют крупные бюджетообразующие предприятия:

* ООО «Агрокомплекс «Должанский».
1. ООО «Агрокомплекс «Должанский» - предприятие сельского хозяйства. Численность работников составляет 144 человека. Средняя заработная плата выше прожиточного минимума – 18659,64 рублей, что выше на 106,4% уровня прошлого гола. Задолженности по заработной плате нет. В настоящее время хозяйство сотрудничает с ООО АПК "Маяк", крупным сельскохозяйственным холдингом, в планах - развитие животноводства, строительство и реконструкция ферм для дойного стада коров.

Число личных подсобных хозяйств (ЛПХ) поселения составляет 2797, площадь которых занимает 1133 га. Население принимает участие в развитии личных подсобных хозяйств.

ЛПХ в отрасли сельского хозяйства играют значительную роль. Доля ЛПХ в производстве валовой продукции сельского хозяйства составляет.

Территория курорта в настоящее время представляет собой сложившуюся прибрежную курортную зону, застройка которой рассредоточена вдоль побережья Азовского моря, в том числе на территории косы Долгой, и бессистемно осуществляется более 30 лет.

Существующие учреждения отдыха сформировались в две зоны:

* Таганрогская группа (застройка вдоль берега Таганрогского залива).
* Азовская группа (застройка вдоль берега Азовского моря).

На 01.01.2017 на территории Должанского сельского поселения функционируют 16 организаций курортно-туристического комплекса, из 1 спортивно-оздоровительный лагерь «Казачий берег», 1 база активного отдыха «Серфприют», 1 пансионат «Меркурий» и 13 баз отдыха. Общее количество мест для единовременного размещения отдыхающих в учреждениях СКК составляет 2500 мест.

Особой популярностью пользуется база активного отдыха «Серфприют». Сюда приезжают представители активного спорта (серфинга, кайтинга и других разновидностей) со всех уголков страны.

Площадь санаторно-курортной зоны в станице Должанской составляет 143 га.

На территории размещено 35 пляжных территории, из них 28 находятся на Азовском побережье, 7 на побережье Таганрогского завода. Общая площадь пляжных территорий согласно материалам, представленным курортным отделом Ейского района, составляет 52,7 га, их совокупная длина – 5,9 км.

**Демографическая ситуация и анализ численности населения**

Важным показателем демографической ситуации в сельском поселении и его административно-территориальных подразделениях является половозрастная структура населения. Необходимо отметить, что прогноз миграционной составляющей движения населения должен производиться не только на основе экстраполяции динамики предыдущих лет, но и с учетом перспектив развития рынка рабочей силы в населенном пункте, то есть жителей трудоспособного возраста.

В целом структуру населения любого курортного района, в том числе Должанского сельского поселения, можно подразделить на следующие основные категории:

* постоянное население;
* временное население.

Временное население в свою очередь подразделяется на:

* организованное (отдыхающие в санаторно-курортных учреждениях);
* неорганизованное (самодеятельные отдыхающие и временный обслуживающий персонал, проживающие в частном секторе).

Постоянное население представляет собой категорию людей, постоянно проживающих на территории населенного пункта. Данная категория населения делится на самодеятельное и несамодеятельное население. Несамодеятельное население – это граждане нетрудоспособного возраста, а также неработающие граждане в трудоспособном возрасте. Самодеятельное население – это граждане трудоспособного возраста, занятые в сфере экономики. Учитывая сельскохозяйственную и рекреационную направленность поселения, самодеятельное население занято в сельскохозяйственной, рекреационной и других сферах экономики, а также в сфере обслуживания.

Временное население представляет собой совокупность самостоятельных отдыхающих и временный обслуживающий персонал, прибывающий на курорт в летнее время и размещающихся, как правило, в жилом секторе курортных населенных пунктов.

Временное население в свою очередь подразделяется на организованное и неорганизованное. Организованное временное население – это отдыхающие в санаторно-курортных учреждениях. Неорганизованное временное население – самодеятельные отдыхающие и временный обслуживающий персонал, проживающие в частном секторе.

При расчете показателей временного населения определяется единовременный срез населения в максимальный пиковый период курортной загрузки. Совокупность постоянного и временного населения в пиковый период курортной загрузки представляет собой единовременное население.

За основу определения демографической емкости планируемой территории применен ресурсный метод, т.е. определено оптимальное проектное количество постоянного населения и отдыхающих, гарантирующее устойчивое развитие территории и исключающее деградацию окружающей среды.

Проектом на перспективу заложено размещение санаторно-курортных учреждений общей емкостью 15,6 тыс. мест, из которых 50% предусмотрено для круглогодичного функционирования, что возможно при условии развития лечебной, спортивной базы, а также иных элементов курортной инфраструктуры, включая оздоровительные бассейны.

Для устойчивой круглогодичной работы проектируемых санаторно-курортных учреждений необходимо выполнить условие обеспечения их обслуживающим персоналом. Учитывая, что основным местом приложения труда постоянного населения является курортная сфера, для расчета численности населения принят метод трудового баланса, в первую очередь учитывающий потребность в кадрах обслуживающей группы курортных учреждений.

Прогнозное соотношение трудоспособного (самодеятельного) и нетрудоспособного (несамодеятельного) населения определяется на основании многолетних социологических методик с обязательным анализом сложившейся структуры постоянного населения. Оптимизация прогнозной структуры связано с частичным увеличением несамодеятельной группы населения в части процентного увеличения детей, что будет являться следствием повышения общего уровня жизни.

Таблица 1.2

Прогноз структуры постоянного населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№№ пп** | **Критерии** | **%** | **Чел.** |
| 1 | **Несамодеятельное население, всего:** | **42,1** | **8 000** |
|  | в том числе |  |  |
| 1.1 | - моложе трудоспособного возраста | 19,1 | 1528 |
| 1.2 | - старше трудоспособного возраста | 23,0 | 1840 |
| 1.3 | - трудоспособного возраста | 57,9 | 4632 |
| **ИТОГО** | **100,0** | **8 000** |

Временное неорганизованное население

Данная категория населения представляет собой совокупность самостоятельных отдыхающих и временный обслуживающий персонал, прибывающий на курорт в летнее время и размещающихся, как правило, в жилом секторе курортных населенных пунктов. Численность этой категории населения в меньшей степени поддается строгому учету. Однако, на основе статистических данных по подобным населенным пунктам Азово-Черноморского побережья в станице Должанской определен коэффициент единовременного размещения населения неорганизованных отдыхающих в жилом секторе рекреационной застройки, который составляет 0,2 человека к численности постоянного населения.

Общая прогнозная численность временного неорганизованного населения, проживающего в станице в пиковый период развертывания курорта, составит 5,4 тыс. человек.

Таблица 1.3

Прогнозируемая численность несамодеятельного населения
младше трудоспособного населения.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Возрастная группа** | **% от общего числа населения** | **Численность, чел.** |
| 1 | Детские дошкольные учреждения (2-7 лет) | 3,8% | 304 |
| 2 | Школы (с 1 оп 11 класс), в том числе: | 13,3% | 1064 |
|  - школьники (с 1 по 9 класс) (7-15 лет) | 10,1% | 808 |
|  - школьники (с 9 по 11 класс) (15-17 лет) | 3,2% | 256 |

## 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Важнейшую роль в эффективном функционировании народнохозяйственного комплекса играет транспортная система.

В Краснодарском крае получили развитие все виды современного транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный и трубопроводный.

Развитие транспортной системы обусловлено особенностями хозяйственного комплекса края, отраслевой и территориальной структурой производства, местом края в общегосударственном разделении труда, географическим положением и рядом других факторов.

По плотности транспортной сети на 1000 кв. км территории Краснодарский край относится к числу развитых субъектов Российской Федерации.

Плотность железнодорожной сети края в 6 раз, а автодорожной в 4 раза превышает соответствующие показатели Российской Федерации.

Транспортное обслуживание Должанского сельского поселения в настоящее время осуществляется воздушным, морским, железнодорожным и автомобильным видами транспорта. Где воздушный, железнодорожный и морской транспорт осуществляется до города Ейска, а затем происходит пересадка на общественный транспорт (автобус, маршрутное такси) который доставляет в Должанское сельское поселение. Расстояние от города Ейска до ст. Должанская – 36 км.

Проблемы транспортной инфраструктуры негативно влияют на реализацию крупных инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях муниципальных образований Ейский район, в частности таких как строительство нового торгового порта. Реализация крупных инвестиционных проектов требует срочной модернизации и оптимизации работы транспортных узлов (аэропорт, морской пассажирский порт, железнодорожные станции).

### 1.3.1. Автомобильный транспорт

Основной транспортной магистралью для внешних связей служит автомагистраль III технической категории г. Ейск - ст. Должанс­кая. Расстояние от станицы Должанская до г. Ейск составляет 36 км.

Внутрипоселковые маршруты

На территории Должанского сельского поселения внутрипоселковые маршруты в черте населенных пунктов не осуществляются.

Пригородные маршруты

На территории Должанского сельского поселения пригородные маршруты обслуживаются: ИП Егоров.

Таблица 1.5

Общая информация по пригородным маршрутам Должанского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Муниципальный маршрут (городской, пригородный, междугородний)** | **Номер маршрута** | **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов** | **Протяженность маршрута, км** | **Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту** |
| Пригородный | 121 | г. Ейск – ст. Должанская | с. Воронцовка, х. Приазовка  | 36 | ИП Егоров |

Количество остановочных пунктов - 6 ед.

Междугородние маршруты

На территории Должанского сельского поселения междугородние маршруты не осуществляются.

Уровень автомобилизации поселка достаточно высокий. Личный автотранспорт представлен различными типами автомобилей: легковыми и грузовыми автомобилями, мототехникой. Хранение личного авто-, мототранспорта осуществляется на придомовых территориях.

Таблица 1.6

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Показатель** | **Ед. измерения** | **2016** |
| --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов: |  |  |
| -сельских | ед. | 0 |
| -пригородных | ед. | 1 |
| -междугородние | ед. | 0 |
| Протяженность муниципальных маршрутов: |  |  |
| -сельских | км | 0 |
| -пригородных | км | 36 |
| -междугородних | км | 0 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 91 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 6205 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 316455 |

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

- повышение качества обслуживания населения (внедрение информационных технологий в автомобильном транспорте (АСУ-Т, мобильное приложение, электронное табло), обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

На территории Должанского сельского поселения грузовые перевозки осуществляются различными видами транспорта.

Таблица 1.7

Информация по грузовым автомобильным перевозкам внутри поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2016** |
| Перевезено грузов | тыс. тонн | 1138,8 |
| Грузооборот | тыс. км | 105908,4 |
| Средняя дальность перевозки 1 тонны груза | км | 2,8 |

### 1.3.2. Водный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки водным транспортом на территории Должанского сельского поселения не осуществляются. Количество маломерных судов составляет 37 ед.

### 1.3.3. Воздушным транспортом

На территории Должанского сельского поселения ВПП (взлетно-посадочные полосы) и ВП (вертолетные площадки) отсутствуют.

### 1.3.4. Железнодорожный транспорт

По территории Должанского сельского поселения железная дорога не пролегает.

## 1.4.Характеристика сети дорог Должанского сельского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Должанского сельского поселения представлена в таблице 1.8

Таблица 1.8

Основные характеристики протяженность дорог

| **№п/п** | **Показатели**  | **Ед. изм.** | **2016** |
| --- | --- | --- | --- |
|
|  |
|
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года: |  | 81 |
| 1.1 | Федерального значения | км | 0 |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | 11 |
| 1.3 | Местного значения | км | 81 |
| 1.4 | Зимние а/д | км | - |
| 1.5 | Ведомственные а/д | км | - |

**Улично-дорожная сеть Должанского сельского поселения**

Улично-дорожная сеть представлена дорогами разного уровня. Основные улицы и дороги поселка имеют асфальтное покрытие. Покрытие находится в удовлетворительном состоянии. Вдоль основных улиц и дорог для движения пешеходов предусмотрены тротуары в капитальном исполнении.

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы станицы.

В Должанское сельском поселении уровень автомобилизации составляет (по данным 2016) зарегистрировано 2259 транспортных средств из них:

1. Легковые автомобили – 1885 шт;
2. Грузовые автомобили – 208 шт;
3. Мототранспорт – 166 шт.

Данный уровень автомобилизации требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок и организацию дорожного движения, пешеходного движения.

На территории ст-цы Должанская располагается: АЗС – 1 шт., СТО – 2 шт., парковок (парковочных мест) – данные отсутствуют.

Пешеходное движение регулируется разметкой. Подземных и надземных переходов нет.

Таблица 1.9

Перечень автомобильных дорог местного значение Должанского сельского поселения

| **Категория сельских улиц и дорог** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Главная улица | ул. Октябрьская | 3,9 |  | асфальт |
| пер. Советов | 1,75 |  | асфальт |
| Основная улица в жилой застройке | ул. Степная | 0,5 |  | асфальт |
| ул. Степная | 0,75 |  | грунт |
| ул. Степная | 3 |  | гравий |
| ул. Садовая | 3,62 |  | грунт |
| ул. Коллективная | 4 |  | грунт |
| ул. Ленина | 3,3 |  | грунт |
| ул. Калинина | 3,25 |  | грунт |
| ул. Калинина | 1,6 |  | асфальт |
| ул. Октябрьская | 0,5 |  | грунт |
| ул. Чапаева | 1,18 |  | асфальт |
| ул. Чапаева | 2,5 |  | грунт |
| ул. Пролетарская | 2,95 |  | грунт |
| ул. Пролетарская | 0,3 |  | асфальт |
| ул. Колхозная | 3,3 |  | грунт |
| ул. Делегатская | 0,38 |  | асфальт |
| ул. Делегатская | 2,2 |  | грунт |
| ул. Пушкина | 1,575 |  | грунт |
| ул. Пушкина | 0,175 |  | асфальт |
| ул. Кирова | 0,73 |  | грунт |
| ул. Приморская | 0,77 |  | грунт |
| ул. Лесная | 0,8 |  | грунт |
| Второстепенная улица в жилой застройке | ул. Горького | 0,55 |  | грунт |
| ул. Фрунзе | 0,62 |  | грунт |
| ул. Азовская | 0,3 |  | грунт |
| ул. Зерновая | 0,2 |  | грунт |
| ул. Молодежная | 0,51 |  | грунт |
| ул. Мира | 0,51 |  | грунт |
| ул. Победы | 0,51 |  | грунт |
| ул. Урожайная | 0,51 |  | грунт |
| ул. Северная | 0,18 |  | грунт |
| ул. Кубанская | 0,51 |  | грунт |
| пер. Приморский | 0,63 |  | грунт |
| пер. Полевой | 0,65 |  | грунт |
| пер. Островского | 0,75 |  | грунт |
| пер. Озерный | 0,45 |  | грунт |
| пер. Краснофлотский | 1,62 |  | грунт |
| пер. Лиманский | 1,62 |  | грунт |
| пер. Клубный | 0,7 |  | грунт |
| пер. Пионерский | 1,45 |  | асфальт |
| пер. Чкалова | 1 |  | грунт |
| пер. Советов | 0,8 |  | грунт |
| пер. Первомайский | 0,65 |  | грунт |
| пер. Первомайский | 0,83 |  | грунт |
| пер. Каменный | 1,4 |  | грунт |
| пер. Стаханова | 1,4 |  | грунт |
| пер. Папанина | 1,3 |  | грунт |
| пер. Проездной | 1,25 |  | грунт |
| пер. Крутой | 1,05 |  | грунт |
|  | пер. Колхозный | 0,8 |  | грунт |
| пер. Энгельса | 0,75 |  | грунт |
| пер. Дорожный | 1 |  | грунт |
| пер. Сквозной | 0,88 |  | гравий |
| пер. Морской | 0,88 |  | асфальт |
| пер. Морской | 0,75 |  | грунт |
| пер. Подгорный | 1,2 |  | грунт |
| пер. Знаменский | 0,93 |  | грунт |
| пер. Луговой | 0,75 |  | гравий |
| пер. Нижний | 0,43 |  | грунт |
| пер. Рыбный | 0,4 |  | грунт |
| пер. Таганрогский | 0,63 |  | грунт |
| пер. Привольный | 0,6 |  | грунт |
| пер. Шахтерский | 0,1 |  | асфальт |
| пер. Новый | 0,21 |  | грунт |
| пер. Благовещенкий | 0,72 |  | грунт |
| пер. Никольский | 0,72 |  | грунт |
| пер. Славянский | 0,72 |  | грунт |
| пер. Казачий | 0,72 |  | грунт |
| Усадьба МТМ | 0,12 |  | гравий |

Согласно таблицы 1.9, общая протяженность улично-дорожной сети Должанского сельского поселения составляет 81 км. Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Основные характеристики улично-дорожной сети

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей  | 12,865 | Удов. | 1,6 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | - |  |  |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | - |  |  |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 63,385 | Удов. |  |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | 4,75 | Удов. |  |

Генеральным планом Должанского сельского поселения определен основной транспортный каркас поселения, в котором учтены только ключевые улицы и дороги, подъезды к основным объектам инфраструктуры.

В соответствии с ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог» были проведены выборочные экономические исследования интенсивности дорожного движения.

Замеры фиксировались на видеокамеру для научного подтверждения представленных потоков.

Интенсивности дорожного движения на территории станицы Должанская носит сезонный характер: в летнее время в общем показателе высокая, в зимнее время - низкая. Таким образом, результаты приведенного исследования показывают, что в основном улично- дорожная сеть используется для организации передвижения в пределах населенного пункта для обеспечения текущих потребностей жителей поселения, а также в летнее время для приезжего населения.

## 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Должанском сельском поселении обеспеченность парковками (парковочными местами)

Генеральным планом, проектом планировки и межевания Должанского сельского поселения предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: реконструкция существующих дорог и доведение их параметров до нормативных значений.

Проектом предлагается вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

* покрытие из двухслойного асфальтобетона толщиной – верхний слой 5-6см, нижний слой – 12-14см;
* основание из щебеночной смеси, укрепленной битумом толщиной 0,18-0,25 м.
* дополнительный слой основания из песка по ГОСТ 8736-93 толщиной 0,25 м.

Вдоль основных улиц и дорог предлагается устройство тротуаров. Ширина тротуаров вдоль главных улиц – 2 м, остальных 1,0-1,5 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

В соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования Краснодарского края и на основании СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации на расчетный срок принят равным 350 автомобилям на 1000 человек, при этом расчетное количество автомобилей составляет 2800 единиц.

Потребность в АЗС определена, исходя из норм: 1 топливораздаточная колонка АЗС на 1200 легковых автомобилей.

В связи с расчетным увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории Должанского сельского поселения предлагается сохранение части существующих и строительство дополнительных гаражей для постоянного хранения автотранспортных средств этой группы. На основании СП 42.13330.2011 гаражи предусмотрены для 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, и минимально необходимая мощность гаражей составляет 2520 машино – мест.

Согласно п. 6.40 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» на 200 автомобилей необходимо предусмотреть 1 пост станции технического обслуживания. На расчетный срок общее количество автомобилей составит порядка 2800 единиц. Для обслуживания данного количества автомобилей необходимо 14 станций технического обслуживания.

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительное развитие, проблемы загрузки УДС и нехватки мест для размещения автотранспортных средств будут только нарастать. К 2032 г. при сохранении существующей УДС прогнозируется рост уровня загрузки на отдельных участках магистральной УДС до 0,8.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает ёмкость парковочного пространства более чем в два раза. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

Размещение личного автотранспорта предусмотрено на территории личного подсобного хозяйства и на территории гаражных кооперативов.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

* комплексное развитие системы общественного транспорта;
* увеличение пропускной способности опорной УДС;
* снижение затрат времени пассажиров в пути;
* обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
* снижение экологической нагрузки.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей поселения, бизнеса.

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

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров, также незначителен процент загрузки транспортных средств (70-80%).

## 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со Сводом правил СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в городах от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно к Должанскому сельскому поселению, данные мероприятия выполняются.

Для движения пешеходов в поселении предусмотрены тротуары с капитальным покрытием.

Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. Отсутствуют выделенные велосипедные дорожки.

Таблица 1.11

Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Параметр** | **Ед. изм.** | **Количество** |
| Количество обустроенных пешеходных переходов | ед. | 14 |
| Количество велодорожек | ед. | - |
| Количество мест хранения велосипедов | ед. | 23 |

По итогам анализа проектом предлагается:

* Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров;
* Обустройство пешеходных переходов.

## 1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Необходимо отметить что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках на территории Должанского сельского поселения.

Обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети местного значения на территории Должанского сельского поселения, а также автомобильных дорог межмуниципального значения занимается: МО - НАО «Ейская ДСУ № 2».

## 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2016 год на территории Должанского сельского поселения не зарегистрировано дорожно-транспортных происшествия. По проведенному анализу аварийности за 2016 год на территории Должанского сельского поселения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

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

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе на территории Должанского сельского поселения отсутствуют.

В настоящее время основными источниками загрязнения воздушного бассейна на территории поселения являются котельные, автотранспорт, а также печное дровяное отопление индивидуальных домов.

**Атмосферный воздух**

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель - май, октябрь - ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре - январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

Для улучшения качества атмосферного воздуха на селитебных территориях населённых пунктов Должанского сельского поселения генеральным планом предложены следующие мероприятия:

* организация рациональной автотранспортной и автодорожной структуры населенных пунктов, способствующей улучшению состояния воздушного бассейна;
* оборудование автозаправочных станций системой закольцовки паров;
* проведение работ по нормированию выбросов;
* контроль за соблюдением нормативов выбросов и ПДК.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

**Водные объекты**

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий поселения.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

- заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;

- размещение стоянок транспортных средств, в том числе на территориях дачных и садово-огородных участков.

## 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения

В генеральном плане Должанского сельского поселения определены основные планируемые зоны развития, остановок, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

Также в улично-дорожной сети предусматривается реконструкция 15 км дорог, включая поселковые дороги, главные улицы, главные и второстепенные улицы в жилой застройке и проезды.

Для организации морского транспорта в ст. Должанская предусмотрено создание пирсов.

Тип пирса будет определён на последующих стадиях проектирования, на основе материалов исследования берегозащиты.

С целью создания безопасной структуры использования плавсредств и применения экстремальных видов морского отдыха и спорта (водные лыжи, парашюты, «бананы», гидроциклы) генеральным планом предусмотрена установка пирса длиной не менее 100 метров.

 Дополнительно в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места расположения парковок транспортных средств, схема организации дорожного движения, планируемые места расположения Транспортно-пересадочных узлов, планируемые места расположения остановок общественного транспорта.

## 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения

При анализе оценки нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2032 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;
2. Генеральный план, проект планировки и межевания Должанского сельского поселения.

В соответствии с Постановлением коллегии Министерства Транспорта Российской Федерации от 11 декабря 2015 года № 4 в 2016 году требуется разработать стратегию развития, которая будет являться составной частью и практической реализацией стратегии Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2032 года.

## 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2032 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

# 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ДОЛЖАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

## 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозные темпы экономического развития Должанского сельского поселения указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана Должанского сельского поселения предусматривается развитие улично-дорожной сети населенных пунктов до 2032 года.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

Развитие улично-дорожной сети Должанского сельского поселения до 2032 года представлено в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Развитие улично-дорожной сети Должанского сельского поселения до 2032 года

| **Тип улицы** | **Наименование мероприятия** | **Протяженность км** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| Поселковая дорога | кап. ремонт, реконструкция | 15 | ст. Должанская | 2018-2032 |
| Главная улица | 2018-2032 |
| Основная улица в жилой застройке | 2018-2032 |
| Второстепенная улица в жилой застройке | 2018-2032 |
| проезды | 2018-2032 |

## 2.2. Прогноз транспортного спроса Должанского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Должанского сельского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально–экономического развития Российской Федерации.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения.

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

**Вариант 1(базовый).** Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда сложившая, благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

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

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

**Вариант 3(экономически обоснованный).** На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Должанском сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 2.2

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2032 года

| **Показатель** | **Ед.изм** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| -по регулируемым тарифам | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| -по нерегулируемым тарифам | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| по регулируемым тарифам | км | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| по нерегулируемым тарифам | км | - | - | - | - | - | - |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество перевезенных пассажиров | тыс. чел. | 316500 | 319665 | 322862 | 326090 | 329351 | 333000 |

Таблица 2.3

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
|
| Количество маршрутов | ед. | На территории Должанского сельского поселения деятельность внутреннего водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется |
| Протяженность  | км |
| Количество выполненных рейсов  | ед. |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. |

Таблица 2.4

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | На территории Должанского сельского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется |
| Грузоперевезки | тонн |

## 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры Должанского сельского поселения до 2032 года представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2032 года

| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Автомобильный транспорт*** |
| Число остановочных площадок |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Вариант 2 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Вариант 3 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| ***Пешеходный транспорт*** |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 20 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |
| Вариант 2 | 20 | 20 | 25 | 30 | 40 | 60 |
| Вариант 3 | 20 | 20 | 30 | 40 | 50 | 80 |
| Велосипедное движение, число велодорожек |   |   |   |   |   |   |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест |   |   |   |   |   |   |
| Вариант 1 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 25 |
| Вариант 2 | 23 | 23 | 24 | 24 | 25 | 30 |
| Вариант 3 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 50 |
| Число автостанций |   |   |   |   |   |   |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***Авиационный транспорт*** |
| число вертолетных площадок | Отсутствует и не планируется на перспективу |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |
| ***Водный транспорт*** |
| Число причалов | Отсутствует и не планируется на перспективу |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |

## 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Отдельные участки автомобильных дорог местного значения, особенно в черте станицы Должанская, характеризуются невысокой интенсивностью движения, что не позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения. Для решения данной проблемы требуется строительство новых дорог.

Важным направлением развития улично-дорожной сети является приведение части дорог в соответствие с техническим регулированием и нормами, установленными законодательством Российской Федерации.

Таблица 2.6

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2032 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Вариант 1 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 |
| Вариант 2 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 |
| Вариант 3 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 |

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2032 года, представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2032 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Количество автотранспорта | 2259 | 2295 | 2331 | 2367 | 2403 | 2439 | 2800 |

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Таблица 2.8

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

* обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
* обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
* повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
* повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса поселения.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

* обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
* управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
* автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
* управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;
* мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
* электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы). В соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем), а не отдельные модули (сервисы) одной (единой) системы.

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

* информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической 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 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 - 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.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса. В настоящее время это проблема постоянно возникающих заторов, вследствие которых существенно возрастают затраты времени на передвижения, ухудшается экологическая обстановка. Основная причина возникновения заторов - это несоответствие пропускной способности транспортной инфраструктуры (прежде всего УДС) и транспортной нагрузки.

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

* нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;
* неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

Отдельно следует выделить подходы к перекресткам, хотя они и являются частью перегона. На подходах к перекресткам с целью канализации потоков по маневрам обязательно необходимо обеспечивать работу всех полос движения. В случае нахождения в крайних правых полосах припаркованных автомобилей и стабильных пешеходных потоков, пропускная способность перекрестков резко снижается. Для решения этой задачи следует устанавливать знаки запрета остановки на подходах к перекресткам и, именно здесь, обеспечивать работу эвакуации неправильно припаркованных транспортных средств и устанавливать системы автоматической фиксации нарушений.

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся среды являются переориентация передвижений населения с индивидуального на общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

С учетом вышеизложенного, в качестве приоритетных доменных сервисов, которые необходимо развивать в первую очередь необходимо выделить следующие (в порядке убывания их значимости):

* *управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам*, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;
* *общественный транспорт*, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;
* *информирование участников движения*, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, онлайн информирование участников движения;

С целью повышения безопасности функционирования транспортного комплекса также крайне важным является развитие сервисного домена «мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды».

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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1) **авиационный транспорт:**

На территории Должанского сельского поселения воздушный транспорт не используется.

2) **автомобильный транспорт:**

* создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов;
* с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, расширение и строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;
* перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания.

3) **речной транспорт**:

На территории Должанского сельского поселения речной транспорт не используется.

Указанные выше предлагаемые мероприятия позволят при комплексном подходе значительно уменьшить возможное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в населенных пунктах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкий».

Таблица 2.9

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Индекс загрязнения атмосферного воздуха | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

# 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 2 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

# 4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

### 4.1.1. Воздушный транспорт

На территории Должанского сельского поселения развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

### 4.1.2 Речной транспорт

На территории Должанского сельского поселения развитие речного транспорта на перспективу не планируется.

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

Таблица 4.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Капитальный ремонт остановочных пунктов - 6 шт. | 2020-2025 | - | - | 100 | - |
| установка элементов транспортной навигации | 2020-2025 | - | - | 100 | - |

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

Таблица 4.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Организация парковочного пространства | 2017-2032 | - | - | 100 | - |

## 4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 4.3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Установка ограждений | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Обустройство пешеходных переходов | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров | 2017-2032 | - | - | 100 | - |

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

Таблица 4.4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Приобретение спецтехники | 2017-2032 | - | - | - | 100 |

## 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Должанского сельского поселения

Таблица 4.5

| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяженность, км** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет МО** | **внебюджетные средства** |
| Поселковая дорога | Проектируемая, реконструируемая | 15 | ст. Должанская  | 2018-2032 | - | 20 | 80 | - |
| Главная улица | Проектируемая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |
| Основная улица в жилой застройке | Проектируемая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |
| Второстепенная улица в жилой застройке | Проектируемая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |
| Проезды | Проектируемая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |

# 5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Таблица 5.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Установка систем ограничения скорости движения | 2017-2032 | - | 100 | - | - |
| Проведение работ по установлению дорожных указателей, нанесения горизонтальной дорожной разметки согласно проекту организации дорожного движения на автомобильных дорогах Должанского сельского поселения, оборудование остановочных павильонов | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Строительство светофорного объекта Т.7 | 2017-2018 | - | - | 100 | - |

## 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Таблица 5.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга | 2025-2032 | - | 100 | - | - |
| Установка датчиков на перекрестках | 2025-2032 | - | 100 | - | - |
| Содержание ИТС | 2025-2032 | - | - | 100 | - |

## 5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Таблица 5.3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2017-2032 гг. | - | 100 | - | - |

## 5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

Таблица 5.4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 2021-2032 | - | - | 100 | - |
| Мониторинг реализации программы | 2017-2032 | - | - | 100 | - |

# 6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 6.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| строительство гаражных кооперативов  | 2021-2032 | - | - | - | 100  |
| строительство АЗС, 2 шт | 2017-2032 | - | - | - | 100 |
| строительство СТО, 3 шт, по 5 постов | 2017-2032 | - | - | - | 100 |
| Строительство пирса, 1 об. | 2022-2032 | - | - | 100 | - |

# 7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 7.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Мероприятия** | **Финансирование обязательств на 2017-2032, тыс.рублей** | **Итого** |
| **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры: |  |  |  |  |
| авиационный транспорт | - | - | - | 0 |
| речной транспорт | - | - | - | 0 |
| Мероприятия по развитию транспорта общего пользования: |  |  |  |  |
| Капитальный ремонт остановочных пунктов - 6 шт. | - | 30 | - | 30 |
| установка элементов транспортной навигации | - | 6 | - | 6 |
| Организация парковочного пространства | - | \* | - | \* |
| Установка дорожных и информационных знаков | - | 120 | - | 120 |
| Установка ограждений, отбойников | - | \* | - | \* |
| Обустройство пешеходных переходов  | - | 700 | - | 700 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров | - | \* | - | \* |
| строительство гаражных кооперативов  | - | - | \*\* | \*\* |
| строительство АЗС, 2 шт | - | - | 3000 | 3000 |
| строительство СТО, 3 шт, по 5 постов | - | - | 2500 | 2500 |
| Строительство пирса, 1 об. | - | 10000 | - | 10000 |
| Установка систем ограничения скорости движения | \* | - | - | \* |
| Проведение работ по установлению дорожных указателей, нанесения горизонтальной дорожной разметки согласно проекту организации дорожного движения на автомобильных дорогах Должанского сельского поселения, оборудование остановочных павильонов | - | 900 | - | 900 |
| Строительство светофорного объекта Т.7 | - | 200 | - | 200 |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга | 150 | - | - | 150  |
| Установка датчиков на перекрестках | 170 | - | - | 170 |
| Содержание ИТС | - | 100 | - | 100 |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 200 | - | - | 200 |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | - | 50 | - | 50 |
| Мониторинг реализации программы | - | 60 | - | 60 |
| Мероприятия по развитию сети дорог Должанского сельского поселения: |  |  |  |  |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей, протяженностью 1,6 км | 200 | 800 | - | 1000 |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей, протяженностью 12 км | 1200 | 4800 | - | 6000 |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей, протяженностью 1,4 км | 140 | 560 |  | 700 |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | - | 1500 | - | 1500 |
| **Всего** | **2060** | **19826** | **5500** | **27386** |
| \* - Принимается согласно ПОДД\*\* - Строится собственниками автотранспортных средств по мере необходимости |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2017-2032 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

# 8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

Таблица 8.1

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов воздушного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество отремонтированных ВП в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов автотранспорта в год, ед. | 6205 | 6205 | 6205 | 6205 | 6205 | 6205 |
| Число остановочных площадок | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | - | - | - | - | - | - |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Доля новых пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 20 | 20 | 30 | 40 | 50 | 80 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 50 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Число мест стоянок большегрузного транспорта | - | - | - | - | - | - |
| Число стоянок транспорта коммунальных служб | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Число стоянок транспорта дорожных служб | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 | 81 |
| Доля автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, % | 15,6 | 15,8 | 160 | 16,2 | 16,4 | 20 |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество установленных дорожных знаков, ед. | 26 | 32 | 40 | 48 | 56 | 56 |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта ст-ца Должанская сегмент речной транспорт | Число портов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов водного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число причалов, пирсов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Число лодочных станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| н/д – нет данных |

## 9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДОЛЖАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов поселений и городских округов.

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

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

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

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
* разработка предложений для исполнительных органов власти Краснодарского края по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Ейского района, в состав государственных программ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

* конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

на первом этапе (2017-2021 гг.):

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* обустройство пешеходных переходов;
* установка, демонтаж дорожных знаков и разметки согласно ПОДД ст-цы Должанская.

на втором этапе (2022-2032гг.):

* реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края;
* создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Должанского сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного управления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для целей обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в Должанском сельском поселении.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ДОЛЖАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

ЕЙСКОГО РАЙОНА

КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

на 2017-2021 годы и на период до 2032 года

**Разработчик:**



**Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»**

Юридический/фактический адрес: 160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202

тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800

адрес электронной почты: energoaudit35@list.ru

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Генеральный директор**  | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Антонов С.А.** |

**Заказчик:**

**Администрация Должанского сельского поселения**

Юридический адрес: 353655, Краснодарский края, Ейский район, ст. Должанская, пер. Советов, д. 15

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Глава администрации Должанского сельского поселения** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Дженжеря П. В.** |