

ПРИЛОЖЕНИЕ
к решению 31 сессии III созыва
Совета Отрадо-Ольгинского сельского
поселения Гулькевичского района
от 24.11.2016 № 6

**Муниципальная программа
«Комплексное развитие транспортной
инфраструктуры на территории
Отрадо–Ольгинского сельского поселения
Гулькевичского района на 2016-2030 годы»**

Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Отрадо–Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района на 2016-2030 годы

СОДЕРЖАНИЕ

1. ПАСПОРТ
2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ
4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА
5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО – ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)
6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

1. ПАСПОРТ

Наименование программы	Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Отрадо–Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района на 2016-2030 годы» (далее — Программа)
Основания для разработки программы	Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Разработчик программы, его местонахождение	ООО «Технологии Сколково» Россия, Город Ростов-на-Дону, улица 339-ой Стрелковой Дивизии, 21/1 www.rostpromproect.com
Наименование Заказчика, его местонахождение	Администрация Отрадо–Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района, 3521882, Краснодарский край, Гулькевичский район, село Отрадо–Ольгинское, ул. Красная, 37А
Цели программы	развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы сельского поселения и реализация транзитного потенциала поселения; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте
Задачи программы	а) Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории поселения; б) Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; в) Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения; г) Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении; д) Условия 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;

	<p>з) Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры	<p>Целевые показатели (индикаторы):</p> <p>Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования и сети общественного пассажирского транспорта в населенных пунктах:</p> <p>Село Отрадо-Ольгинское -поселковые дороги 1,7 км, площадью покрытия 55 300 м²; главные улицы 4,1 км, площадью покрытия 29 100 м²; улицы в жилой застройке основные 16,6 км, площадью покрытия 106 900 м²; улицы в жилой застройке второстепенные 24,2 км, площадью покрытия 173 300 м², проезды 1,6 км, площадь покрытия 19 200 м², уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авто/тыс. чел.</p> <p>Село Новомихайловское -поселковые дороги 0,9 км, площадью покрытия 6 700 м²; главные улицы 2,5 км, площадью покрытия 17 500 м²; улицы в жилой застройке основные 11,7 км, площадью покрытия 70 200 м²; улицы в жилой застройке второстепенные 27,6 км, площадью покрытия 170 800 м²; проезды 3,7 км, площадь покрытия 18 600 м². уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авто/тыс. чел.</p> <p>Хутор Киевка -главные улицы 2,0 км, площадью покрытия 14 100 м², улицы в жилой застройке основные 2,5 км, площадью покрытия 20 000 м²; улицы в жилой застройке второстепенные 1,3 км, площадью покрытия 7 600 м²; проезды 0,3 км, площадь покрытия 1 300 м².</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	<p>По состоянию на 01.06.2016 года на территории Отрадо–Ольгинского сельского поселения мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры согласовываются и взаимосвязаны с мероприятиями Генерального плана Отрадо–Ольгинского сельского поселения. В случае необходимости возможно внесение корректировки в указанную Программу.</p> <p>Согласно Паспорту программы «Безопасность дорожного движения в Отрадо-Ольгинском сельском поселении Гулькевичского района» на 2016-2018 года запланировано выполнение работ по безопасности дорожного движения в Отрадо-Ольгинском сельском поселении Гулькевичского района;</p>
Сроки и этапы реализации программы	2016-2030 годы: 1-й этап 2016-2025 года, 2-й этап – 2025-2030 года
Объемы и источники финансирования	<ol style="list-style-type: none"> 1. Бюджет Гулькевичского муниципального района; 2. Краевой бюджет 3. Федеральный бюджет

	<p>4. Бюджет сельского поселения 5. Внебюджетные источники. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2016-2030 годов, будут уточнены при формировании проектов бюджета сельского поселения с учетом изменения ассигнований из бюджетов Гулькевичского муниципального района и бюджета Краснодарского края Объем финансирования подпрограммы «Безопасность дорожного движения в Отрадо-Ольгинском сельском поселении Гулькевичского района» на мероприятия, указанные в разделе «Укрупненное описание запланированных мероприятий» настоящего Паспорта из средств бюджета Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района составит 3288,0 тыс. рублей, в том числе: 2016 год – 1288,0 тыс. рублей; 2017 год – 1000,0 тыс. рублей; 2018 год – 1000,0 тыс. рублей.</p>
--	--

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Одно из важнейших проявлений и последствий глобализации - ломка политического пространства мира. Национальные государства перестают быть единственной суверенной формой строения пространства. Они передают часть властных полномочий глобальным структурам власти «вверх», а также своим политическим регионам и трансграничным территориям «вниз». Межгосударственная и глобальная конкуренция ужесточается. Постиндустриальные страны и их объединения (ЕС, НАТО, ОБСЕ, НАФТА) наращивают политическую интеграцию и успешно преодолевают центробежные тенденции.

Россия только в пределах Краснодарского края имеет единственный выход к Черному морю на протяжении свыше 400 км от Тамани до Адлера. Кубань может быть ярким примером «точки-ворот», геополитического «ключа» (keupoint).

Напротив, страны «третьего мира» и Россия сталкиваются с усилением территориальной «рыхлости», а в крайних формах - и сепаратизма. С особой остротой задача сохранения политической субъектности стоит перед странами, неоднородными по своей цивилизационной идентичности, в т. ч. перед Россией. 1990-е годы памятливы для нашей страны утратой долгосрочной стратегии и приоритетов геополитики, сокращением сфер влияния, дроблением внутреннего пространства.

Качественно иное состояние политического пространства, в т. ч. на уровне субъектов Российской Федерации, требует создать новые отрасли знания. Речь идет о «внутренней геополитике». Она осмысливает модели строения пространства отдельных стран, выявляет факторы положения субгосударственных регионов и местных сообществ, предлагает меры по управлению территориальным развитием. В данной работе преследуется цель определить конфликтогенные факторы геополитической ситуации в Краснодарском крае и дать оценку индикаторов развития региона. На наш взгляд, ключевое понятие для осмысления территориально неоднородных политических систем - «многосоставное общество» (plural society). Для него характерны устойчивые долгосрочные расколы на обособленные сегменты, т. н. «социокультурные расколы» (cleavages) - между городом и деревней, центром и периферией, по уровню образования, по партийным ориентациям жителей и т. д. Расколы возникают и закрепляются в долгосрочном развитии, носят историко-культурный характер. В условиях возросшего традиционализма многих российских регионов, в т. ч. Кубани, роль цивилизационных факторов в геополитических

процессах повышается. В особенности надо выделить такие факторы, как историческая и этническая, религиозная и региональная идентичности.

Поскольку Кубань на протяжении веков была контактной зоной цивилизаций, а также пограничной территорией, особую значимость в ее изучении приобретают «теории среднего уровня», объясняющие историческую динамику пространства. Таковы эволюционная модель расширения ядер территории, а также теория диффузии политических новшеств.

Перейдем к прикладному анализу факторов геополитического положения Кубани. Любой регион с точки зрения политической географии состоит из объектов 3 типов: площади, линейных объектов (границ и точечных объектов (населенных пунктов)).

Краснодарский край занимает территорию 76,0 тыс. кв. км (0,4 % территории России, т. е. 45-е место из 89 регионов страны). Население края по Всероссийской переписи 2002 года - 5124,4 тыс. чел. (3,5% и 3-е место). Плотность населения - 67,4 чел./кв. км, отстает лишь от столичных городов и Ингушетии. Уровень урбанизации - 53,4% довольно низок по российским меркам. С точки зрения коммуникативного подхода Кубань - высокоинтегрированный регион с центральным расположением культурного ядра - города Краснодара. Его равномерно окружают «пояса общения» в пределах досягаемости: за 1 час. автомобильной езды (90 км), от 1 до 2 час. (90-180 км), свыше 2 час. (более 180 км). Основной барьер общения - Большой Кавказский хребет по оси с северо-запада на юго-восток. Внутри Краснодарского края анклавно расположена Республика Адыгея (территория 7,6 тыс. кв. км, население 447,0 тыс. чел.). Она до осени 1990 года была частью края в качестве Адыгейской автономной области, неразрывно экономически и социокультурно связана с краем и сейчас. Между обоими субъектами федерации сложились добрососедские устойчивые отношения.

Краснодарский край имеет общую протяженность с запада на восток 380 км, с севера на юг - 370 км. Общая протяженность его границ - 1540 км, из них 800 - сухопутных (в т. ч. 76 км - межгосударственных с Грузией на абхазском участке) и 740 км - морских (с Украиной по Азовскому морю и Керченскому проливу, а также по Черному морю - со странами бассейна). Россия только в пределах Краснодарского края имеет единственный выход к Черному морю на протяжении свыше 400 км от Тамани до Адлера. Кубань может быть ярким примером «точки-ворот», геополитического «ключа» (keupoint). Она размещена вдоль границ геостратегических сфер влияния РФ и НАТО; она невелика по размерам и имеет широкий доступ к внешнеполитическому пространству. Кубань - самобытный культурно-исторический регион с особым этническим, религиозным, социо-политическим обликом. Кубань достаточно богата природными ресурсами и чаще играла в истории роль «переднего края» России, чем торговых и культурных ворот из внешнего мира в страну.

Границы Краснодарского края по свойствам на юге и западе природные (проходят по естественным рубежам - морям, горным хребтам). Экономический характер имеют северные и восточные границы. По своей истории это границы «наложенные» и постадминистративные. По функциям - контактные с Ростовской областью и Ставропольским краем, фильтрующие - с Карачаево-Черкессией, Абхазией, Украиной. Этническая контрастность границ выражена только на абхазском участке, т. к. в Адыгее 67,9% населения - русские. Приграничные Урупский, Зеленчукский, Черкесский районы Карачаево-Черкесии до недавнего времени имели в основном русское население, а в 1992 году пытались перейти из состава автономной республики в состав Краснодарского края. Пограничное положение Кубани серьезно влияет на региональную культуру, способствует закреплению «психологии фронта» и множественной идентичности.

Край относится к числу агропромышленных регионов - «ворот» России во внешний мир. Кубань обеспечивает 1,2% объема промышленной продукции РФ и 5,7% сельскохозяйственной продукции; 4,3% платных услуг населению от общероссийского объема. При этом краевой ВРП составляет 2,6% российского, а экономически активное население - 3,3%. Соотношение стоимости промышленности и сельского хозяйства друг к

другу составило 59,5 : 40,5%.

Динамика макроэкономических показателей края в постсоветский период отчетливо делится на два периода: спад 1990-х годов и современный подъем. По многим показателям Кубань близка к предельно-критическим значениям. Общероссийский экономический подъем проявился на Кубани своеобразно. Географические преимущества края - развитая транспортная сеть, достаточно мощные порты, емкий потребительский рынок, высокая стоимость плодородной земли вызвали опережающий рост третичного сектора: отраслей туризма, связи, транспорта, а также энергетики и строительства.

Благодаря геополитической стабильности Кубань сделала резкий рывок в развитии внешнеэкономических связей. В 2003 году край признан самым инвестиционным привлекательным из регионов РФ, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга. Край выделяется на карте Европейской России опережающим ростом иностранных инвестиций. Если все инвестиции в основной капитал составляют в крае 4,5% от российской стоимости, то все иностранные инвестиции - 8,9%, а прямые иностранные инвестиции - 21,8%. По всей России только 40,2% иностранных инвестиций - прямые, а в Краснодарском крае - 97,9%. Растет и вовлеченность Кубани во внешнюю торговлю. В 2001 году Кубань впервые обеспечила положительное (активное) сальдо своей внешней торговли. Но эти успехи, увы, достигаются за счет вывоза минерального сырья и развития отраслей агропромышленного и туристического комплекса, а не наукоемких производств.

Экономический рост остро ставит проблему развития транспортной и энергетической сети Кубани. Сейчас через порты края идет 23,7% экспорта РФ. Общероссийское значение имеет транзит нефтегазовых ресурсов Каспия и Чечни через Краснодарский край. Именно Кубань - единственный выход терминалов к Черноморскому побережью с последующим морским экспортом в Турцию и страны Балкан.

Рост трубопроводного транзита имеет и негативные последствия: загрязнение экологии черноморских курортов, монополизм Турции как «хозяйки» Босфора и Дарданелл по квотам морского экспорта нефтепродуктов, усиление влияния турецкого бизнеса в экономике региона. Ежегодно в крае регистрируется 9-11 тыс. граждан Турции - 1/3 иностранцев, посещающих Кубань. Среди них - причастные к разведывательной деятельности, незаконному вывозу ценного леса Кубани и Адыгеи, контрабанде наркотиков и оружия.

Итак, экономическое развитие объективно повышает роль Черноморского побережья и крупных городов в геополитическом пространстве края, увеличивает коммуникационную «компактность» региона. Однако слабое развитие инновационного наукоемкого сектора экономики, а также проникновение иностранного капитала в Краснодарский край могут привести к зависимости Кубани от трансграничных партнеров, ослабить интеграцию региона в общероссийский рынок.

Основным видом внешнего транспорта является автомобильный, что обеспечивается проходящими автомобильными дорогами регионального значения с капитальным типом покрытия. С северо-западной и юго-западной сторон поселения с заходом в село Отрадо-Ольгинское, проходит дорога IV категории «г. Гулькевичи-с. Отрадо-Ольгинское - с. Отрадо-Кубанское». С восточной стороны - дорога IV категории «с. Отрадо-Ольгинское - г. Новокубанск – г. Армавир», соединяющая остальные населенные пункты сельского поселения (с. Новомихайловское, х. Киевка). Недостатком транспортной сети Отрадо-Ольгинского сельского поселения является прохождение автомобильных дорог общего пользования через населенные пункты.

На автомобильной дороге «с. Отрадо-Ольгинское-г. Новокубанск – г. Армавир» между населенными пунктами с. Отрадо-Ольгинское и с. Новомихайловское, располагаются два автодорожных моста. На территории сельского поселения имеются пять автодорожных мостов на грунтовых дорогах в восточной и южной частях муниципального образования.

В двух километрах южнее села Отрадо-Ольгинское находится недействующая взлетно-посадочная полоса.

Ближайшая железнодорожная станция находится в 9 км от села Отрадо-Ольгинское в поселке Отрадо-Кубанское.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

2.2. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.

Основным видом внешнего транспорта является автомобильный, что обеспечивается проходящими автомобильными дорогами регионального значения с капитальным типом покрытия. С северо-западной и юго-западной сторон поселения с заходом в село Отрадо-Ольгинское, проходит дорога IV категории «г. Гулькевичи-с. Отрадо-Ольгинское - с. Отрадо-Кубанское». С восточной стороны - дорога IV категории «с. Отрадо-Ольгинское - г. Новокубанск – г. Армавир», соединяющая остальные населенные пункты сельского поселения (с. Новомихайловское, х. Киевка). Недостатком транспортной сети Отрадо-Ольгинского сельского поселения является прохождение автомобильных дорог общего пользования через населенные пункты.

Общая площадь сельского поселения 145710 кв. м.

В состав сельского поселения входят 3 населенные пункта (с. Отрадо-Ольгинское, с. Новомихайловское и хутор Киевка). Административный центр сельского поселения - с. Отрадо-Ольгинское, общей площадью 689,4 га, расположено в 35 км от районного центра г. Гулькевичи и 195 км от Краснодара, в котором проживают 3573 человек.

Численность постоянного населения сельского поселения – 5334 человек.

Основу экономического потенциала поселения составляет сельское хозяйство. На территории сельского поселения осуществляют свою деятельность по производству сельхозпродукции: ООО «Союз-Агро», ООО «Колос», ООО «Росток», ООО «Косенково»), 53 крестьянско-фермерских хозяйств (КФХ). На территории сельского поселения 3 - предприятия осуществляют свою деятельность по добыче нерудных материалов. Из них 2 предприятия занимаются добычей песчано-гравийной смеси - ООО «Союз» и ООО СК «Кубаньстрой»; ООО «Новатор» занимается производством красного кирпича.

Из предприятий сельхозпереработки осуществляют свою деятельность: филиал №1 ООО «Белый медведь» (молочная продукция) и по переработке семян подсолнечника ООО «Гипанис».

Имеется одно муниципальное дошкольное общеобразовательное учреждение детский сад № 35 на 110 мест.

Учреждения здравоохранения: Отрадо-Ольгинская участковая больница, Новомихайловская амбулатория, ФАП х. Киевка.

Два муниципальных бюджетных общеобразовательных учреждения: СОШ № 17 на 600 мест, СОШ № 20 на 510 мест, стадион.

Действующие сельские библиотеки с книжным фондом в с. Отрадо-Ольгинском- 24 тыс. книг, в с.Новомихайловском — 13,6 тыс.книг.

Имеются 2 почтовых отделения: в с.Отрадо-Ольгинском, в с.Новомихайловском, 1 филиал ОСБ № 5161, территориальный пункт милиции (участковые Алексенко Н.Г., Алексенко Ю.Е.)

Сельская клубная система состоит из Дома культуры с.Отрадо-Ольгинского, дома Культуры с.Новомихайловского, и клуба х.Киевка.

На территории поселения располагаются действующие 2 аптеки.

Село Отрадо-Ольгинское

Современная планировочная организация территории имеет упорядоченную сетку улиц, которая делит кварталы жилой застройки на четкие квадраты в плане.

Предложенное проектное решение села Отрадо-Ольгинское в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру села. Проектом предлагается

продолжить формирование четкой структуры планировочных элементов, что позволит упорядочить существующую и проектируемую застройку на заданной территории. Транспортный каркас населенного пункта сформирован основными улицами: Ленина, Красная, Победы. Новые транспортные направления позволят создать наиболее рациональную планировочную структуру, которая обеспечит удобную связь между различными функциональными зонами села: жилыми, общественными, производственными, рекреационными и т. д. Планировочная структура села определяет ее формирование по этапам с учетом резервов как селитебных, так и производственных территорий. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на поселковые дороги.

Внешние транспортные связи предполагается осуществлять по существующим автомобильным магистралям.

Основная часть жилых территорий населенного пункта на данный момент представлена индивидуальными жилыми домами. Развитие жилых зон планируется в районе сложившихся участков жилой застройки, а также за счет регенерации существующего жилищного фонда (реконструкции либо сноса ветхого жилья и строительство новых благоустроенных жилых домов). Проектом предлагается строительство новых домов на свободных территориях по улицам Калинина, Кирова и Октябрьская в западной части села, за счет уплотнения сложившейся застройки.

На указанных территориях предусмотрено проведение мероприятий по инженерной подготовке.

Территория общественной застройки получит развитие в центральной и западной части села. В центральной части села на месте ликвидированного ветхого здания школы запланировано строительство нового здания школы с дополнительными территориями внешкольных учреждений. Генеральным планом предлагается реконструкция здания больницы и амбулатории, расположенных на пересечении улиц Красная и Калинина, строительство пункта скорой медицинской помощи на один автомобиль. Кроме того, запланировано строительство детского сада на 170 мест по улице Розы Люксембург. По улице Почтовая запланировано строительство спортивно-досугового комплекса и организация новой спортивной площадки. Генеральным планом предусмотрено строительство зданий бани, КБО (включающего в себя прачечную и химчистку), столовой, а также размещение здания энергобазы на новом месте. В северной части села, на въезде в населенный пункт по улице Ленина, предлагается к размещению здание гостиницы с кафе. Генеральным планом предусмотрено расширение территорий существующего кладбища, расположенного у восточной границы села.

На данный момент промышленные территории представлены: существующим кирпичным заводом, расположенным у восточной границы села в непосредственной близости от карьеров глины; конезаводом, расположенным севернее населенного пункта; зернотоком; базой хранения и выдачи зерна в центральной части населенного пункта, которая подлежит переносу из-за несоответствия ее расположения санитарным нормам; зданием инкубатора в юго-западной части села, так же подлежащему переносу. В целом проектные решения по производственным и коммунально-складским территориям сводятся к упорядочению уже сложившейся структуры этих территорий. В южной части населенного пункта предлагается упорядочение территории предприятия «Союз Агро». Запланирована ликвидация одного из глиняных карьеров. Так же в жилой застройке в настоящее время расположено здание мельницы-элеватора с санитарно-защитной зоной - 100 метров. Проектом предложена реконструкция, перепрофилирование данного объекта в магазин-пекарню.

На территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района (далее — Отрадо-Ольгинское сельское поселение) проектные решения по производственным и коммунально-складским территориям сводятся к упорядочиванию уже сложившейся структуры этих территорий. Генеральным планом запланировано сохранение: конезавода,

расположенного на юге, за проектными границами села Отрадо-Ольгинское; территорий кирпичного завода.

Территорию механизированного тока, расположенную в южной части села, планируется оставить на прежнем месте.

Территория молокозавода (филиал №1 ООО «Белый Медведь»), расположенная в восточной части села проектом сохраняется, рядом проектом предусмотрена к размещению инженерная территория водоочистных сооружений.

В настоящее время территория ООО «Агро-Мастер» (хранение и выдача зерна) расположена в жилой застройке, имеет санитарно-защитную зону - 50 метров, в связи с этим административное здание проектом сохраняется, а производственная территория вынесена за границу села на юг.

Предлагается организация территории КОС северо-восточнее села Отрадо-Ольгинское, за границами населённого пункта.

Запланировано упорядочение существующих территорий содержания КРС, расположенных севернее и северо-западнее границ села, с учётом санитарно-защитной зоны 300 метров до жилья. Из зоны сельскохозяйственного использования (территории молочно-товарной фермы) исключены земельные участки, относящиеся к сельскохозяйственным угодьям. Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития, упорядочения планировочной структуры села. В границы населенного пункта включена зона добычи полезных ископаемых, на которой размещен карьер кирпичного завода.

Село Новомихайловское

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

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

Развитие жилых зон планируется в районе сложившихся участков жилой застройки, а также на свободных территориях за счет уплотнения и регенерации существующего жилищного фонда (реконструкции либо сноса ветхого жилья и строительство новых благоустроенных жилых домов).

Территория общественной застройки получит развитие в центральной части населенного пункта. Из существующих объектов, проектом сохраняется здание клуба и административное здание, расположенные на главной улице Октябрьской. Предполагается снос ветхого здания школы и строительство новой средней школы на 250 мест по улице Октябрьская, а также строительство детского сада на 130 мест по улице Свободы. Из жилой застройки проектом предлагается вынос территории маслозавода, расположенного в настоящий момент в сложившемся общественно-деловом центре села, так как данная территория имеет санитарно-защитную зону 100 метров. Новую территорию маслозавода проектом предусмотрено разместить на севере за границами села. Проектом предлагается реконструкция зданий маслозавода под объекты торгового назначения (торговые комплексы), а также социально-бытового назначения (КБО, столовая, отделение сбербанка). Проектом предлагается реконструкция здания мельницы-элеватора, расположенного в жилой застройке западной части села, под торговый комплекс, так как данная территория имеет санитарно-защитную зону 100 метров до жилой застройки. На улице Октябрьская планируется благоустройство бульвара, ведущего к Храму Рождества Пресвятой Богородице и организация сквера, прилегающего к Храму с учётом размещения памятников культуры. Это позволит создать организованный общественный центр села, структура которого будет обусловлена особенностями сложившейся планировки.

Наряду с развитием селитебной и общественно-деловой территории зона промышленных и коммунально-складских территорий формируется западнее от границ села.

Генеральным планом предусматривается вынос свинофермы на 5000 голов в западном направлении на территорию, расположенную у поселковой дороги, с учётом санитарно-защитной зоны 500 метров до жилой застройки. На месте свинофермы предлагается разместить мельницу-элеватор, территории коммунально-складского и транспортного назначения. В восточной части села у берега реки Кубань проектом сохраняется территория, которая в настоящее время используется как зона добычи полезных ископаемых (карьер песка), данная территория включена в границы села. В западной части населенного пункта, где в настоящее время расположена территория коммунально-складской зоны предлагается разместить пожарное депо на один автомобиль, за счёт реконструкции зданий коммунально-складского назначения, так как данная территория имеет санитарно-защитную зону 50 метров, которая накрывает жилую застройку.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития планировочной структуры села.

х.Киевка

Предложенное проектное решение хутора Киевка в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру хутора. Планировочная структура линейная, ограниченная с запада сельскохозяйственными угодьями, с востока лесным массивом. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на внешние дороги.

Внешние транспортные связи предполагается осуществлять по существующим автомобильным магистралям.

Развитие жилых зон планируется за счет регенерации существующего жилищного фонда – реконструкция, либо снос ветхого жилья и строительство новых благоустроенных жилых домов. За расчетный срок предусматривается освоение свободных территорий в юго-западной части хутора.

Территория общественной застройки сложилась в центральной части по ул. Ленина. Предполагается реконструкция существующих ветхих зданий: клуба, с размещением в нём отделения связи; фельдшерско-акушерского пункта; дома ветеранов ООО «Нива Кубани».

Объекты общеобразовательного назначения (школа, детский сад) проектом предусмотрены в селе Новомихайловское с организацией доставки учащихся, проживающих в хуторе Киевка, с учётом потребности хутора Киевка.

Наряду с развитием селитебной и общественно-деловой территории сформирована зона объектов инженерной инфраструктуры в западной части хутора.

На хуторе Киевка проектом не предусмотрено развитие производственных территорий.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития планировочной структуры села.

Характеристика градостроительной деятельности на территории поселения.

Федеральные законы

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Лесной кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 12 февраля 1998 года № 28-ФЗ «О гражданской обороне»;

Федеральный закон от 4 мая 1999 года № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»;

Федеральный закон от 26 марта 2003 года № 35-ФЗ «Об электроэнергетике»;

Федеральный закон от 31 марта 1999 года № 69-ФЗ «О газоснабжении в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 27 июля 2010 года № 190-ФЗ «О теплоснабжении»;

Федеральный закон от 7 декабря 2011 года № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении»;

Федеральный закон от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;

Федеральный закон от 22 августа 1995 года № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей»;

Федеральный закон от 29. декабря 2012 года №273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июля 1996 года № 1063-р «О Социальных нормативах и нормах»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 мая 2004 года № 707-р «Об утверждении перечней субъектов Российской Федерации и отдельных районов субъектов Российской Федерации (в существующих границах), относящихся к территориям с низкой либо с высокой плотностью населения»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 года № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2009 года № 717 «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса»;

Приказ Министерства регионального развития России от 27 декабря 2011 года № 613 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке норм и правил по благоустройству территорий муниципальных образований»;

Приказ Главного государственного ветеринарного инспектора Российской Федерации от 4 декабря 1995 года № 13-7-2/469 «Ветеринарно-санитарные правила сбора, утилизации и уничтожения биологических отходов»;

Развитие культуры Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района, утв. изменения от 6 ноября 2015 года № 200;

Развитие физической культуры и спорта Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района, утв. изменения от 6 ноября 2015 года № 205;

Комплексное развитие Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района в сфере жилищно-коммунального хозяйства, утв. изменения от 6 ноября 2015 года № 201

Программа «Безопасность дорожного движения в Отрадо-Ольгинском сельском поселении Гулькевичского района», утв. постановлением администрации Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района от 20 апреля 2016 года № 30

Своды правил по проектированию и строительству (СП)

СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*;

СП 31.13330.2012. Свод правил. Водоснабжение. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.02-84*;

СП 32.13330.2012. Свод правил. Канализация. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.03-85;

СП 62.13330.2011. Свод правил. Газораспределительные системы. Актуализированная редакция СНиП 42-01-2002;

СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*;

СП 39.13330.2012. Свод правил. Плотины из грунтовых материалов. Актуализированная редакция СНиП 2.06.05-84*;

СП 131.13330.2012. Свод правил. Строительная климатология. Актуализированная редакция СНиП 23-01-99*.

Строительные нормы и правила (СНиП)

СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений; Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских

поселений (составлены к главе СНиП 2.07.01-89*, утверждены Центральным научно-исследовательским и проектным институтом по градостроительству Министерства строительства Российской Федерации от 01.01.1994);

СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги;

СНиП 2.01.51-90. Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны;

СНиП 2.06.15-85. Инженерная защита территории от затопления и подтопления;

СНиП 2.01.28-85. Полигоны по обезвреживанию и захоронению токсичных промышленных отходов. Основные положения по проектированию

Санитарные правила и нормы и правила (СанПиН). СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

СанПиН 2.1.6.1032-01 «Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест»;

Государственные стандарты (ГОСТ). ГОСТ Р 52498-2005 Национальный стандарт Российской Федерации «Социальное обслуживание населения. Классификация учреждений социального обслуживания»;

Нормы пожарной безопасности (НПБ). НПБ 101-95 Нормы проектирования объектов пожарной охраны, утвержденные заместителем Главного Государственного инспектора Российской Федерации по пожарному надзору, введенные в действие Приказом Главного управления государственной противопожарной службы Министерства внутренних дел России от 30 декабря 1994 года № 36;

Генеральный план выполнен в соответствии со следующими нормативными правовыми актами:

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Земельный кодекс Российской Федерации;

Водный кодекс Российской Федерации;

Лесной кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 14 марта 1995 года № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях»;

Федеральный закон от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»;

Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Закон Российской Федерации от 21 февраля 1992 № 2395-1 «О недрах»;

Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

СНиП 11-04-2003 «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации»;

СП 42.13330.2011. Свод правил. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*»;

СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

Приказ Министерства регионального развития Российской Федерации от 26.05.2011 № 244 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке проектов генеральных планов поселений и городских округов»;

Закон Краснодарского края от 21 июня 2008 года № 1540-КЗ «Градостроительный кодекс Краснодарского края»;

Закон Краснодарского края от 7 июня 2001 года № 369-КЗ «Об автомобильных дорогах, расположенных на территории Краснодарского края»

Закон Краснодарского края от 5 ноября 2002 года № 532-КЗ «Об основах регулирования земельных отношений в Краснодарском крае»;

Закон Краснодарского края от 6 февраля 2003 года № 558-КЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Краснодарского края»;

Закон Краснодарского края от 31 декабря 2003 года № 656-КЗ «Об особо охраняемых природных территориях Краснодарского края»;

Закон Краснодарского края от 5 мая 2004 года № 704-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Гулькевичский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - городских и сельских поселений - и установлении их границ»;

Закон Краснодарского края от 2 июля 2009 года № 1765-КЗ «Об административно-территориальном устройстве Краснодарского края и порядке его изменения».

В поселении имеется официальный сайт: <http://otrado-olginskoe.ru> в разделе «Деятельность Администрации» размещены муниципальные правовые акты, регулирующие вопросы градостроительной деятельности, землепользования и застройки, благоустройства территории, а также порядок предоставления земельных участков, находящихся в муниципальной собственности под строительство объектов капитального строительства и размещение объектов, не являющихся объектами капитального строительства, включая деятельность в сфере транспорта.

Оценка транспортного спроса

В настоящее время, выявление потребностей населения в транспортном обслуживании одна из важных проблем пассажирского транспорта. Существующие традиционные методы транспортных обследований расселения, подвижности, пассажиропотоков лишь фиксируют достигнутый уровень транспортного обслуживания. Для выявления действительных потребностей населения в транспортном обслуживании и их прогнозирования нужны новые методы исследования. В термин «подвижность» населения вкладывается часто разное содержание, что приводит к существенному изменению его количественного выражения.

Для устранения семантических проблем необходимо различать следующие разновидности понятия подвижности населения:

- 1) подвижность населения – число передвижений, совершаемых на транспорте и пешком на одного жителя в год;
- 2) транспортная подвижность – число передвижений, совершаемых на транспорте на одного жителя поселения в год (без пешеходных);
- 3) подвижность на автомобильном транспорте – число передвижений, совершаемых на автомобильном транспорте на одного жителя в год;
- 4) учетная транспортная подвижность – число перевезенных на всех видах общественного транспорта пассажиров, приходящееся на одного жителя в год (с учетом приезжих и пригородных пассажиров, а также пересадок с одного маршрута или вида транспорта на другой).

Для получения информации о потребности в перевозках используют 3 группы методов:

1. Отчетно-статистические методы. Основаны на использовании данных действующей системы учета и отчетности по перевозке. Эти методы являются основными при обследовании, проводимом на междугородних и международных маршрутах. В городах эти методы дают информацию об общем объеме перевозок пассажиров.

2. Экспериментальные методы. Основано на обследованиях, проводимым по разработанным программам, методикам и правилам. Эти методы являются основными для обследования внутригородских и пригородных маршрутов.

3. Расчетно-аналитические методы. Основаны на использовании модели пассажирообразования и пассажиропоглощения для прогноза показателей, характеризующих потребность в перевозках. Эти методы не обеспечивают точности информации и применяются для уточнения и корректировки данных, полученных при других обследованиях.

Концептуальный аппарат транспортных исследований начал формироваться вокруг конкретной управленческой задачи – осуществления перевозочной деятельности с минимальными издержками. Если первые системы общественного транспорта появляются в начале XX века и для их управления достаточно данных пассажирской статистики, то с массовым распространением автомобиля и автодорожной инфраструктуры приходится обращаться к инструментарию социологических исследований. Однако принципиальный подход остается прежним – для администрирования оказывается достаточно определения внешних параметров перемещения, как, к примеру, дальности поездок, времени в пути, видов транспорта, целевого распределения. Аналитические процедуры, необходимые для оценки инфраструктурных проектов или эффективности транспортной политики сводят поведение индивида в вопросе выбора способа перемещения к двум критериям: необходимости минимизации временных и денежных затрат на поездки.

На сегодняшний день многие российские ученые занялись изучением транспортной подвижности населения. Одним из динамично развивающихся направлений оценки транспортного спроса является использование данных мобильной связи.

Анализ и выявления ключевых закономерностей транспортной подвижности населения в крупных городах является ключевым вопросом при разработке и оптимизации функционирования улично – дорожной сети и городского пассажирского транспорта. Возможность решения такой проблемы с использованием современных информационных технологий, а именно на основе мониторинга координат абонентов мобильной сотовой связи. Главным образом, решение этой проблемы основывается на алгоритмах реализации навигационных задач. На сегодняшний день, обеспеченность населения мобильными устройствами практически стопроцентная. В составе опций всех основных операторов сотовой связи уже имеются специализированные функции по определению местоположения абонентов. В качестве примера можно представить функцию «Локатор» от МТС. Эта услуга помогает определять, где находятся абоненты-друзья по данным о местоположении их телефонов в сетях «МТС», «Мегафон», «Билайн». Услуга «Локатор» работает на любом мобильном телефоне и не требует специальной настройки. Местоположение их телефонов в сетях «МТС», «Мегафон», «Билайн» определяется при регистрации в сети и не требует наличия GPRS-соединения. Пользоваться услугой можно с помощью SMS-команд, через веб-сайт или мобильное приложение. Чтобы определять местоположение вашего друга – абонента «МТС», «Мегафон» или «Билайн», вам надо сначала добавить его в ваш список друзей и получить его разрешение на определение местоположения, а затем обратиться к поисковому сервису услуги «Локатор». В поисковом сервисе услуги предусмотрено ведение протокола, содержание которого и режим (интервал) контроля задаются посредством интерфейса, а именно: дата запроса, дата местоположения, имя абонента, статус запроса, местоположение и пр. Данная услуга платная. В составе услуги «Локатор» имеются встроенные функции «Сотрудники», «Транспорт», «Координатор», которые в зависимости от решаемых задач позволяют определять местоположение групп абонентов с точностью от 100 до 300 м, а в случае встроенных в смартфон приемников GPS/ГЛОНАСС – 3–5 м. Подобный сервис имеется и в услуге «Радар», предоставляемой оператором сотовой связи «МегаФон». Услуга позволяет запрашивать координаты абонентов «МегаФона», МТС и «Билайна» на территории покрытия сети «МегаФон». Определить местоположение абонента можно только с его согласия, которое необходимо получить один раз. В зависимости от режима и степени использования в данной услуге предусмотрены как бесплатные варианты, так и платные. Варьируются количество контролируемых абонентов (в услуге «Радар» – до 5 абонентов, а в услуге «Навигатор» от «МегаФон» – до 10 абонентов), частота запросов местоположения и пр. Подобные сервисы имеются в арсенале и других операторов связи.

Таким образом, современный технический уровень развития мобильной связи обеспечивает возможность определения местоположения абонентов и, следовательно, может позволить решить на этой основе проблему изучения транспортной подвижности населения.

На сегодняшний день, на низком уровне развития находится сервис обслуживания

подвижного состава жителей сельского поселения и транзитных автомобилей и пассажиров.

2.3. ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

В состав сельского поселения входят 3 населенные пункта (с. Отрадо-Ольгинское, с. Новомихайловское и хутор Киевка). Административный центр сельского поселения - с. Отрадо-Ольгинское, общей площадью 689,4 га, расположено в 35 км от районного центра г. Гулькевичи и 195 км от Краснодара, в котором проживают 3573 человек. В настоящее время на территории поселения действуют автомобильный транспорт. Основным видом внешнего транспорта является автомобильный, что обеспечивается проходящими автомобильными дорогами регионального значения с капитальным типом покрытия. С северо-западной и юго-западной сторон поселения с заходом в село Отрадо-Ольгинское, проходит дорога IV категории «г. Гулькевичи-с. Отрадо-Ольгинское - с. Отрадо-Кубанское». С восточной стороны - дорога IV категории «с. Отрадо-Ольгинское - г. Новокубанск – г. Армавир», соединяющая остальные населенные пункты сельского поселения (с. Новомихайловское, х. Киевка).

В настоящее время основной проблемой в сфере внешнего транспорта Отрадо-Ольгинского сельского поселения является прохождение автомобильных дорог общего пользования через населенные пункты.

Улично-дорожная сеть

Село Отрадо-Ольгинское

Главными улицами села являются ул. Ленина и ул. Красная. С них происходит выезд на дороги общего пользования. Основные улицы, а именно ул. Степная, ул. Школьная, ул. Мира, ул. Победы имеют капитальный тип покрытия (асфальтобетон). Остальные улицы имеют низший тип покрытия (грунтовый). Показатели улично-дорожной сети представлены в таблице 1.

Показатели существующей улично-дорожной сети (по типу покрытия) таблица 1

№ п/п	Тип покрытия	Площадь покрытия, м ²
1	Асфальтобетонное	90 250
2	Грунтовое	180 800

Основная часть улиц с асфальтобетонным покрытием находятся в неудовлетворительном состоянии.

В северо-западной части населенного пункта по ул. Ленина имеется комплекс по обслуживанию автотранспорта, включающий в себя автозаправочную станцию, автомойку мощностью 1 пост и станцию технического обслуживания мощностью 1 пост. В санитарно-защитной зоне данного комплекса расположена жилая застройка, что не соответствует п. 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Вторая автозаправочная станция находится у восточной границы села на съезде с автомобильной дороги «с. Отрадо-Ольгинское – г. Новокубанск – г. Армавир».

Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках.

Мощности существующих автозаправочных станций достаточно для обслуживания транспортных средств сельского поселения. Мощности станции технического обслуживания недостаточно для обслуживания транспортных средств поселения.

Село Новомихайловское

Главными улицами населенного пункта являются ул. Почтовая, ул. Карла Маркса, ул. Хуторская. Эти улицы являются продолжением внешних автомобильных дорог, связывающих село Новомихайловское с остальными населенными пунктами поселения, и имеют асфальтобетонное покрытие. Также капитальный тип покрытия имеют ул. Октябрьская и ул. Лазуненко. Остальная, большая, часть улиц имеют грунтовое покрытие.

Показатели улично-дорожной сети представлены в таблице 2.

Показатели существующей улично-дорожной сети (по типу покрытия) таблица 2

№ п/п	Тип покрытия	Площадь покрытия, м ²
-------	--------------	----------------------------------

1	Асфальтобетонное	36 700
2	Грунтовое	108 00

Объектов по обслуживанию автотранспорта на территории населенного пункта нет. Хранение личного транспорта осуществляется на территории приусадебных участков.

Хутор Киевка

Главная улица хутора Киевка ул. Ленина, являющаяся участком автомобильной дороги «с. Отрадо-Ольгинское-г. Новокубанск – г. Армавир». Она имеет асфальтобетонное покрытие. Остальные улицы имеют грунтовое покрытие.

Показатели улично-дорожной сети представлены в таблице 3.

Показатели существующей улично-дорожной сети (по типу покрытия) таблица 3

№ п/п	Тип покрытия	Площадь покрытия, м ²
1	Асфальтобетонное	13 800
2	Грунтовое	18 100

Объектов по обслуживанию автотранспорта на территории населенного пункта нет. Хранение личного транспорта осуществляется на территории приусадебных участков.

2.4. ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ПОСЕЛЕНИЯ, ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (СКОРОСТЬ, ПЛОТНОСТЬ, СОСТАВ И ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОТОКОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, КОЭФФИЦИЕНТ ЗАГРУЗКИ ДОРОГ ДВИЖЕНИЕМ И ИНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ НАГРУЗКУ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ОТ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ), ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

Основным видом внешнего транспорта является автомобильный, что обеспечивается проходящими автомобильными дорогами регионального значения с капитальным типом покрытия. С северо-западной и юго-западной сторон поселения с заходом в село Отрадо-Ольгинское, проходит дорога IV категории «г.Гулькевичи-с. Отрадо-Ольгинское - с.Отрадо-Кубанское». С восточной стороны - дорога IV категории «с. Отрадо-Ольгинское- г. Новокубанск – г. Армавир», соединяющая остальные населенные пункты сельского поселения (с. Новомихайловское, х. Киевка).

Показатели существующей улично-дорожной сети (по типу покрытия) в с. Отрадо-Ольгинское, с. Новомихайловское, х. Киевка указаны в таблицах 1, 2, 3 настоящей Программы.

Основные показатели сети дорог поселения, параметры дорожного движения указаны в Таблице 4 «Основные показатели существующей улично-дорожной сети» настоящей Программы.

Таблица 4. Основные показатели существующей транспортной инфраструктуры

зоны транспортной инфраструктуры	га	96.6
	(...)	0.66
в том числе		
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта		-
-железная дорога	км двойного пути	-
Протяженность автомобильных дорог	км	36,1
Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	16,8
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-
Количество автодорожных мостов	ед	6

Таблица 5. Основные показатели транспортной инфраструктуры с. Отрадо - Ольгинское

зон транспортной инфраструктуры	га	45.4
	%	6.40
в том числе		

внешнего транспорта	га	-
	%	-
транспорта	га	3.2
	%	0.45
улично-дорожной сети	га	42.2
	%	5.95
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта		
-автобус	км	-
Протяженность основных улиц и проездов		
-всего	км	62,3
в том числе:		
- поселковых дорог	км	-
- главных улиц	км	-
- основных улиц	км	-
- второстепенных улиц	км	-
- проездов	км	-
Общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия	км	14,5
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-
Автозаправочные станции	ед	2
Станции технического обслуживания	ед	1
Автомойка	ед	1

Таблица 6. Основные показатели транспортной инфраструктуры х. Киевка

зон транспортной инфраструктуры	га	5.3
	%	4.45
в том числе		
внешнего транспорта	га	-
	%	-
транспорта	га	-
	%	-
улично-дорожной сети	га	5.3
	%	4.45
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта		
-автобус	км	-
Протяженность основных улиц и проездов		
-всего	км	6,8
в том числе:		
- поселковых дорог	км	-
- главных улиц	км	-
- основных улиц	км	-
- второстепенных улиц	км	-
- проездов	км	-
Общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия	км	2,1
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-
Автозаправочные станции	ед	-
Станции технического обслуживания	ед	-

Таблица 7. Основные показатели транспортной инфраструктуры с. Новомихайловское

зон транспортной инфраструктуры	га	56.5
	%	15.74
в том числе		

внешнего транспорта	га	-
	%	-
транспорта	га	-
	%	-
улично-дорожной сети	га	56,4
	%	15,71
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта		
-автобус	км	-
Протяженность основных улиц и проездов		
-всего	км	41,4
в том числе:		
- поселковых дорог	км	-
- главных улиц	км	-
- основных улиц	км	-
- второстепенных улиц	км	-
- проездов	км	-
Общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия	км	5,5
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-
Автозаправочные станции	ед	-
Станции технического обслуживания	ед	-

Одним из основных источников загрязнения атмосферного воздуха на территории сельского поселения является автотранспорт. Негативное влияние автотранспорта на окружающую среду и здоровье людей особенно сказывается в летний период. Вместе с отработанными газами в атмосферу поступает более 200 вредных веществ, в том числе I и II класса опасности: оксиды углерода, оксиды азота, диоксид серы, бензол, бенз(а)пирен. Остроту этой проблемы в определенной степени снижают зеленые насаждения, однако, их очень мало, и они не могут в полной мере противостоять значительному загрязнению атмосферы.

Оценка качества содержания дорог.

Оценку качества содержания автомобильной дороги (участка) устанавливают по формуле:

$$S = \frac{P_{до} + P_{зн} + P_{ис} + P_{од} + P_{бо}}{П},$$

где $P_{до}$, $P_{зн}$, $P_{ис}$, $P_{од}$, $P_{бо}$ - показатели качества содержания элементов дороги: дорожной одежды, земляного полотна и водоотвода, искусственных сооружений, обстановки дороги, благоустройства и озеленения;

$П$ - число оцениваемых элементов.

Если на одном из участков дефектовки по элементу «дорожная одежда» выставлена оценка «0», то по всему участку дороги $P_{до} = 0$.

Карточка оценки автомобильных дорог, проходящих по территории населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения, таблица 8

Элемент дороги n	Оценка качества обследуемых участков дефектовки дороги R_i	Месторасположение участков дефектовки (км), имеющих данную оценку качества	Сумма участков дефектовки, имеющих данную оценку качества $\sum m_i$	Суммарная оценка участков дефектовки, имеющих одинаковое качество $R_i \sum m_i$	Оценка качества дороги по данному элементу $P = \frac{\sum R_i \cdot m_i}{\sum m_i}$
1	2	3	4	5	6

Дорожная одежда с покрытием из а/б	0		0		$P_{\text{н.н.}} = \frac{37}{10} = 3,7$
	3	2, 3, 6, 10	4	$3 \times 4 = 12$	
	4	4, 5, 7, 8, 9	5	$4 \times 5 = 20$	
	5		$10 - 9 = 1$	$5 \times 1 = 5$	
Земляное полотно	0	1, 5	2	0	$P_{\text{н.н.}} = \frac{26}{10} = 2,6$
	3	4, 6-10	6	$3 \times 6 = 18$	
	4	2, 3	2	8	
	5		$10 - 10 = 0$		
Искусственные сооружения	0	1, 3	2	0	$P_{\text{н.н.}} = \frac{30}{10} = 3,0$
	3	2, 5, 8, 10	4	$3 \times 4 = 12$	
	4	4, 6	2	$4 \times 2 = 8$	
	5		$10 - 8 = 2$	10	
Обстановка дороги	0	4, 5	2	0	$P_{\text{н.н.}} = \frac{29}{10} = 2,9$
	3	1, 2, 3, 10	4	12	
	4	6, 8, 9	3	12	
	5		$10 - 9 = 1$	5	
Благоустройство и озеленение	0	10	1	0	$P_{\text{н.н.}} = \frac{31}{10} = 3,1$
	3	1-5, 8	6	18	
	4	7, 9	2	8	
	5		$10 - 9 = 1$	5	

2.5. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В ПОСЕЛЕНИИ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПАРКОВКАМИ (ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ)

В настоящее время на территории поселения действуют автомобильный транспорт.

В двух километрах южнее села Отрадо-Ольгинское находится недействующая взлетно-посадочная полоса.

Ближайшая железнодорожная станция находится в 9 км от села Отрадо-Ольгинское в поселке Отрадо-Кубанское.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

Село Отрадо-Ольгинское

В северо-западной части населенного пункта по ул. Ленина имеется комплекс по обслуживанию автотранспорта, включающий в себя автозаправочную станцию, автомойку мощностью 1 пост и станцию технического обслуживания мощностью 1 пост. В санитарно-защитной зоне данного комплекса расположена жилая застройка, что не соответствует п. 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Вторая автозаправочная станция находится у восточной границы села на съезде с автомобильной дороги «с. Отрадо-Ольгинское – г. Новокубанск – г. Армавир».

Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках.

Мощности существующих автозаправочных станций достаточно для обслуживания транспортных средств сельского поселения. Мощности станции технического обслуживания недостаточно для обслуживания транспортных средств поселения.

Село Новомихайловское

Объектов по обслуживанию автотранспорта на территории населенного пункта нет. Хранение личного транспорта осуществляется на территории приусадебных участков.

Х. Киевка

Объектов по обслуживанию автотранспорта на территории населенного пункта нет. Хранение личного транспорта осуществляется на территории приусадебных участков.

Село Отрадо-Ольгинское. Расчет необходимой мощности автозаправочных станций произведен с учетом автомобилей, зарегистрированных в селе Новомихайловское и хуторе Киевка. Согласно пункту 6.41 СНиП 2.07.01-89* автозаправочные станции следует проектировать из расчёта одна топливно-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Суммарное количество автомобилей в сельском поселении составит 1695 единиц. Количество топливораздаточных колонок должно составить не менее двух.

Проектом генерального плана сохраняется автозаправочная станция в восточной части населенного пункта. Существующая автозаправочная станция по ул. Ленина переносится в связи с нарушением требований п 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Мощность проектируемой автозаправочной станции принимается 4 топливораздаточные колонки.

Село Новомихайловское.

Уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авт/тыс. чел. Количество автомобилей в селе Новомихайловское при этом составит 510 единиц.

Заправка автомобилей будет осуществляться на автозаправочных станциях в селе Отрадо-Ольгинское.

Хутор Киевка

Объектов по обслуживанию транспортных средств на территории хутора Киевка проектом генерального плана не предусматривается. Заправку и ремонт автомобилей предлагается осуществлять на объектах, расположенных в селе Отрадо-Ольгинское и селе Новомихайловское.

Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках. Размещение дополнительных мест постоянного хранения автотранспорта не требуется.

На территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения автостоянки для посетителей парков следует размещать за пределами его территории, но не далее 200 м. от входа и проектировать из расчета не менее 10 машино-мест на 100 одновременных посетителей. Размеры земельных участков автостоянок на одно место следует принимать:

- для легковых автомобилей - 25 кв. м;
- для автобусов - 40 кв. м;
- для велосипедов - 0,9 кв. м.

Открытые автостоянки для временного хранения (парковки) легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе %:

- жилые районы – 25;
- производственные зоны – 25;
- зоны массового кратковременного отдыха – 15.

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей на приобъектных стоянках у общественных зданий, учреждений, предприятий, вокзалов, на рекреационных территориях допускается определять в соответствии с Таблицей 9.

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу
Рекреационные территории и объекты отдыха		
Пляжи и парки в зонах отдыха	100 одновременных посетителей	20-25
Лесопарки и заповедники	100 одновременных посетителей	7-10
Базы кратковременного отдыха (спортивные, лыжные, рыболовные, охотничьи и др.)	100 одновременных	20-25
	посетителей	
Береговые базы маломерного флота	100 одновременных посетителей	10-15
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или одновременных посетителей и персонала	7-10
Здания и сооружения		

Учреждения управления, кредитно-финансовые и юридические учреждения, научные и проектные организации, высшие учебные заведения и другие здания офисного типа	100 кв.метров общей площади	2-3
Учреждения общего образования	100мест	5-7
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	10-15
Больницы	100 коек	10-15
Поликлиники	100 посещений	10-15
Спортивные здания и сооружения с трибунами вместимостью более 500 зрителей	100 мест	20-25
Парки культуры и отдыха	100 единовременных посетителей	15-20
Торговые центры, универмаги, магазины с площадью торговых залов	100 кв.метров торговой площади	3-4

На автостоянках, обслуживающих объекты посещения различного функционального назначения, следует выделять места для парковки личных автотранспортных средств, принадлежащих инвалидам.

При устройстве открытой автостоянки для парковки легковых автомобилей на отдельном участке ее размеры определяются средней площадью, занимаемой одним автомобилем, с учетом ширины разрывов и проездов.

Площадь участка для стоянки одного автотранспортного средства следует принимать на одно машино-место, м²:

- легковых автомобилей – 25 (22,5)*;
- грузовых автомобилей – 40;
- автобусов – 40;
- велосипедов – 0,9.

В скобках – при примыкании участков для стоянки к проезжей части улиц и проездов.

Открытые наземные автостоянки проектируются в виде дополнительных полос на проезжей части и в пределах разделительных полос. Специальные полосы для стоянки автомобилей могут устраиваться вдоль основных проезжих частей местных и боковых проездов, жилых улиц, дорог в промышленных и коммунально-складских зонах, магистральных улиц с регулируемым движением транспорта.

Территория открытой автостоянки должна быть ограничена полосами зеленых насаждений шириной не менее 1 м., в стесненных условиях допускается ограничение стоянки сплошной линией разметки.

Территория автостоянки должна располагаться вне транспортных и пешеходных путей и обеспечиваться безопасным подходом пешеходов.

Ширина проездов на автостоянке при двухстороннем движении должна быть не менее 6 м., при одностороннем – не менее 3 м., Приложение № 8.

Нормативы обеспеченности объектами для хранения и обслуживания транспортных средств

Автостоянки для постоянного хранения автомобилей и других мото-транспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 200 метров от входов в жилые дома.

Расстояния от наземных и наземно-подземных гаражей, открытых стоянок, предназначенных для постоянного и временного хранения легковых автомобилей, и станций технического обслуживания до жилых домов и общественных зданий, а также до участков школ, детских яслей-садов и лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 10.

Таблица 10

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от въездов в гаражи и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	10 и менее	11-30
Жилые дома	10**	15	25	35	15	25
В том числе торцы жилы домов без окон	6**	10	15	25	15	25
Общественные здания	6**	10**	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	*
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	*	*	50	*

*Определяется по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

**Для зданий гаражей III и V степеней огнестойкости расстояния следует принимать не менее 12 метров.

Примечание:

1. Расстояния следует определять от окон жилых и общественных зданий и от границ земельных участков общеобразовательных школ, детских дошкольных учреждений и лечебных учреждений со стационаром до стен гаража или границ открытой стоянки.

2. Расстояния от секционных жилых домов до открытых площадок вместимостью 101-300 машин, размещаемых вдоль продольных фасадов, следует принимать не менее 50 метров.

3. Для гаражей I-II степеней огнестойкости указанные в таблице 15 расстояния допускается сокращать на 25% при отсутствии в гаражах открывающихся окон, а также въездов, ориентированных в сторону жилых и общественных зданий.

4. Гаражи и открытые стоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью более 300 машиномест и станции технического обслуживания при числе постов более 30 следует размещать вне жилых районов на производственной территории на расстоянии не менее 50 м. от жилых домов. Расстояния определяются по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

5. Для гаражей вместимостью более 10 машин указанные в табл.21* расстояния допускается принимать по интерполяции.

6. В одноэтажных гаражах боксового типа, принадлежащих гражданам, допускается устройство погребов.

Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселений следует принимать, метров: для автобусов - 400 - 600, экспресс- автобусов - 800 – 1200.

Объекты по техническому обслуживанию автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 5 постов – 0,5; на 10 постов – 1,0; на 15 постов – 1,5.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей до жилых, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 по таблице 11.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей таблица 11

Объекты по обслуживанию автомобилей	Расстояние, м, не менее
Легковых автомобилей до 5 постов (без малярно-жестяных работ)	50
Легковых, грузовых автомобилей, не более 10 постов	100
Грузовых автомобилей	300
Грузовых автомобилей и сельскохозяйственной техники	300

Противопожарные расстояния от объектов по обслуживанию автомобилей до соседних объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности». Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета - одна топливораздаточная колонка на 1000 транспортных средств, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 2 колонки – 0,1; на 5 колонок – 0,2; на 7 колонок – 0,3.

Санитарно-защитные зоны для автозаправочных станций устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м., для:

1. автозаправочных станций для заправки грузового и легкового автотранспорта жидким и газовым топливом – 100;

-автозаправочных станций не более 3 топливораздаточных колонок только для заправки легкового автотранспорта жидким топливом, в том числе с объектами обслуживания (магазины, кафе) – 50.

Противопожарные расстояния от АЗС до других объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Моечные пункты автотранспорта размещаются в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава: автотранспортные предприятия, их производственные и эксплуатационные филиалы, базы централизованного технического обслуживания, станции технического обслуживания легковых автомобилей, открытые площадки для хранения подвижного состава, гаражи-стоянки для хранения подвижного состава, топливозаправочные пункты).

Санитарно-защитные зоны для моечных пунктов устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м.:

-для моек грузовых автомобилей портального типа – 100 (размещаются в границах промышленных и коммунально-складских зон, на магистралях на въезде, на территории автотранспортных предприятий);

-для моек автомобилей с количеством постов от 2 до 5 – 100;

-для моек автомобилей до двух постов – 50.

2.6. ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями. Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус. На территории сельского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено маршрутами:

- маршрут № 152 село Отрадо–Ольгинское – город Армавир (через Красная Поляна, Новокубанск, Ковалевское, Прогресс, Киевка, Новомихайловское), 2 раза в сутки.

- Краснодар – Отрадо–Ольгинское.

Автобусным движением охвачены все населенные пункты поселения.

В сельском поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом из отдаленных населенных пунктов сельского поселения осуществляется частными перевозчиками.

В связи с отсутствием мощности и напряженности, то есть определенного количества пассажиров, которое проезжает в определенное время на заданном участке маршрута в одном направлении (любым видом транспорта); и фиксированного объема перевозок пассажиров, то есть количества пассажиров, перевозимых рассматриваемым видом транспорта за определенный промежуток времени (час, сутки, месяц, год), не представляет возможным провести анализ пассажиропотока.

Для доставки детей из отдаленных населенных пунктов поселения в учебное образовательное учреждение организован школьный автобус. Сведения об автотранспортном предприятии на территории сельского поселения не предоставлены.

2.7. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

На территории Отрадо–Ольгинского сельского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна. Главными улицами с. Отрадо-Ольгинское являются ул. Ленина и ул. Красная. С них происходит выезд на дороги общего пользования.

Главными улицами села Новомихайловское являются ул. Почтовая, ул. Карла Маркса, ул. Хуторская. Главными улицами х. Киевка - ул. Ленина, являющаяся участком автомобильной дороги «с. Отрадо-Ольгинское-г. Новокубанск – г. Армавир». Сложившиеся транспортные направления позволяют обеспечить удобную связь между различными функциональными зонами села.

2.8. ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОЦЕНКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ, СОСТОЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Сведения о грузовых транспортных средствах, принадлежащих собственникам всех видов собственности на территории поселения, не предоставлены. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом. Коммунальные службы Отрадо-Ольгинского сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет.

2.9. АНАЛИЗ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях на территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения отсутствуют.

Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории сельского поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации. Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Краснодарского края являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются

дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. В рамках реализации Программы в сельском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления. С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы. Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.11. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ

С учетом того, что территория Отрадо-Ольгинского сельского поселения по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2030 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Отрадо-Ольгинского сельского поселения не ожидается.

2.12. ОЦЕНКА НОРМАТИВНО – ПРАВОВОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения на 2016 - 2030 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 года № 190 – ФЗ;
- Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- Генерального плана Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района;
- Местные нормативы градостроительного проектирования Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района, утвержденные Решением Совета Отрадо-Ольгинского сельского поселения 15 сессия III созыва от 17 сентября 2015 № 3.

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.

2.13. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Отрадо-Ольгинского сельского поселения. Привлечение средств бюджета Краснодарского края учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 70317.200 рублей, в том числе по годам:

2017 год — 1000.000 рублей;

2018 год – 1000.000 рублей.

2019 год - 3.795.400 рублей;

2020 год — 3.795.400 рублей;

2021 год — 3.795.400 рублей.

С 2022 по 2030 годы - 56931.000 рублей.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований:

- оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ,

- оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении основных задач на доступной финансовой основе, а именно: содержание, текущий ремонт дорог.

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

3.1. ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ПОСЕЛЕНИЯ

Архитектурно - пространственное решение территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения приняты с учётом инженерно-геологических и экологических ограничений, а также специфики уклада жизни населения, основных видов хозяйственной деятельности.

В результате анализа современного состояния территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения, социально-демографических условий, производственного и транспортного потенциала, выявлены следующие факторы, которые учитывались в данной работе:

- природные структурные элементы, ограничивающие территорию застройки (лесные массивы, территории сельскохозяйственного назначения);
- существующие транспортные связи;
- сложившаяся планировочная структура населённых пунктов;
- наличие ветхих общественных зданий, подлежащих сносу;
- недостаточное транспортное и инженерное обеспечение населённых пунктов.

Развитие населённых пунктов планируется за счёт естественного прироста населения, создания новых производственных площадей и упорядочения существующих.

Архитектурно-планировочные решения определяются следующими положениями:

- упорядочение планировочной структуры селитебной территории;
- размещение объектов общественно-делового центра; благоустройство территорий населённых пунктов, формирование улично-дорожной сети, организация отвода поверхностных и талых вод, устройство пешеходных тротуаров и укрепление поверхности грунтов посевом акклиматизированных трав, посадка деревьев и кустарников; размещение объектов инженерной инфраструктуры и жизнеобеспечения.

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

Село Отрадо-Ольгинское

Современная планировочная организация территории имеет упорядоченную сетку улиц, которая делит кварталы жилой застройки на чёткие квадраты в плане.

Предложенное проектное решение села Отрадо-Ольгинское в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру села. Проектом предлагается продолжить формирование четкой структуры планировочных элементов, что позволит упорядочить существующую и проектируемую застройку на заданной территории. Транспортный каркас населенного пункта сформирован основными улицами: Ленина, Красная, Победы. Новые транспортные направления позволят создать наиболее рациональную планировочную структуру, которая обеспечит удобную связь между различными функциональными зонами села: жилыми, общественными, производственными, рекреационными и т. д.

Планировочная структура села определяет ее формирование по этапам с учетом резервов как селитебных, так и производственных территорий.

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

Внешние транспортные связи предполагается осуществлять по существующим автомобильным магистралям.

Основная часть жилых территорий населенного пункта на данный момент представлена индивидуальными жилыми домами. Развитие жилых зон планируется в районе сложившихся участков жилой застройки, а также за счет регенерации существующего жилищного фонда (реконструкции либо сноса ветхого жилья и строительство новых благоустроенных жилых домов). Проектом предлагается строительство новых домов на свободных территориях по улицам Калинина, Кирова и Октябрьская в западной части села, за счет уплотнения сложившейся застройки.

На указанных территориях предусмотрено проведение мероприятий по инженерной подготовке.

Территория общественной застройки получит развитие в центральной и западной части села. В центральной части села на месте ликвидированного ветхого здания школы запланировано строительство нового здания школы с дополнительными территориями внешкольных учреждений. Генеральным планом предлагается реконструкция здания больницы и амбулатории, расположенных на пересечении улиц Красная и Калинина, строительство пункта скорой медицинской помощи на один автомобиль. Кроме того,

запланировано строительство детского сада на 170 мест по улице Розы Люксембург. По улице Почтовая запланировано строительство спортивно-досугового комплекса и организация новой спортивной площадки. Генеральным планом предусмотрено строительство зданий бани, КБО (включающего в себя прачечную и химчистку), столовой, а также размещение здания энергобазы на новом месте. В северной части села, на въезде в населенный пункт по улице Ленина, предлагается к размещению здание гостиницы с кафе. Генеральным планом предусмотрено расширение территорий существующего кладбища, расположенного у восточной границы села.

На данный момент промышленные территории представлены:

- существующим кирпичным заводом, расположенным у восточной границы села в непосредственной близости от карьеров глины;
- конезаводом, расположенным севернее населенного пункта;
- зернотоком;
- базой хранения и выдачи зерна в центральной части населенного пункта, которая подлежит переносу из-за несоответствия ее расположения санитарным нормам;
- зданием инкубатора в юго-западной части села, так же подлежащему переносу.

В целом проектные решения по производственным и коммунально-складским территориям сводятся к упорядочению уже сложившейся структуры этих территорий. В южной части населенного пункта предлагается упорядочение территории предприятия «Союз-Агро». Запланирована ликвидация одного из глиняных карьеров. Так же в жилой застройке в настоящее время расположено здание мельницы-элеватора с санитарно-защитной зоной - 100 метров. Проектом предложена реконструкция, перепрофилирование данного объекта в магазин-пекарню.

На территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения проектные решения по производственным и коммунально-складским территориям сводятся к упорядочиванию уже сложившейся структуры этих территорий. Генеральным планом запланировано сохранение: конезавода, расположенного на юге, за проектными границами села Отрадо-Ольгинское; территорий кирпичного завода.

Территорию механизированного тока, расположенную в южной части села, планируется оставить на прежнем месте.

Территория молокозавода (филиал №1 ООО «Белый Медведь№»), расположенная в восточной части села проектом сохраняется, рядом проектом предусмотрена к размещению инженерная территория водоочистных сооружений.

В настоящее время территория ООО «Агро-Мастер» (хранение и выдача зерна) расположена в жилой застройке, имеет санитарно-защитную зону - 50 метров, в связи с этим административное здание проектом сохраняется, а производственная территория вынесена за границу села на юг.

Предлагается организация территории КОС северо-восточнее села Отрадо-Ольгинское, за границами населённого пункта.

Запланировано упорядочение существующих территорий содержания КРС, расположенных севернее и северо-западнее границ села, с учётом санитарно-защитной зоны 300 метров до жилья. Из зоны сельскохозяйственного использования (территории молочно-товарной фермы) исключены земельные участки, относящиеся к сельскохозяйственным угодьям.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития, упорядочения планировочной структуры села. В границы населенного пункта включена зона добычи полезных ископаемых, на которой размещен карьер кирпичного завода.

Село Новомихайловское

Предложенное проектное решение села Новомихайловское в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру. Сложившиеся транспортные направления

позволяют обеспечить удобную связь между различными функциональными зонами села: жилы-ми, общественными, производственными, рекреационными и т. д.

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

Развитие жилых зон планируется в районе сложившихся участков жилой застройки, а также на свободных территориях за счет уплотнения и регенерации существующего жилищного фонда (реконструкции либо сноса ветхого жилья и строительство новых благоустроенных жилых домов).

Территория общественной застройки получит развитие в центральной части населенного пункта. Из существующих объектов проектом сохраняется:

- здание клуба и административное здание, расположенные на главной улице Октябрьской. Предполагается снос ветхого здания школы и строительство новой средней школы на 250 мест по улице Октябрьская, а также строительство детского сада на 130 мест по улице Свободы. Из жилой застройки проектом предлагается вынос территории маслозавода, расположенного в настоящий момент в сложившемся общественно-деловом центре села, так как данная территория имеет санитар-но-защитную зону 100 метров. Новую территорию маслозавода проектом предусмотрено разместить на севере за границами села. Проектом предлагается реконструкция зданий маслозавода под объекты торгового назначения (торговые комплексы), а также социально-бытового назначения (КБО, столовая, отделение сбербанка). Проектом предлагается реконструкция здания мельницы-элеватора, расположенного в жилой застройке западной части села, под торговый комплекс, так как данная территория имеет санитарно-защитную зону 100 метров до жилой застройки. На улице Октябрьская планируется благоустройство бульвара, ведущего к Храму Рождества Пресвятой Богородице и организация сквера, прилегающего к Храму с учётом размещения памятников культуры. Это позволит создать организованный общественный центр села, структура которого будет обусловлена особенностями сложившейся планировки.

Наряду с развитием селитебной и общественно-деловой территории зона промышленных и коммунально-складских территорий формируется западнее от границ села. Генеральным планом предусматривается вынос свинофермы на 5000 голов в западном направлении на территорию, расположенную у поселковой дороги, с учётом санитарно-защитной зоны 500 метров до жилой застройки. На месте свинофермы предлагается разместить мельницу -элеватор, территории коммунально-складского и транспортного назначения. В восточной части села у берега реки Кубань проектом сохраняется территория, которая в настоящее время используется как зона добычи полезных ископаемых (карьер песка), данная территория включена в границы села. В западной части населенного пункта, где в настоящее время расположена территория коммунально-складской зоны предлагается разместить пожарное депо на один автомобиль, за счёт реконструкции зданий коммунально-складского назначения, так как данная территория имеет санитарно-защитную зону 50 метров, которая накрывает жилую застройку.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития планировочной структуры села.

х.Киевка

Предложенное проектное решение хутора Киевка в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру хутора. Планировочная структура линейная, ограниченная с запада сельскохозяйственными угодьями, с востока лесным массивом. Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на внешние дороги.

Внешние транспортные связи предполагается осуществлять по существующим автомобильным магистралям. Развитие жилых зон планируется за счет регенерации существующего жилищного фонда – реконструкция, либо снос ветхого жилья и строительство новых благоустроенных жилых домов. За расчетный срок предусматривается освоение свободных территорий в юго-западной части хутора.

Территория общественной застройки сложилась в центральной части по ул. Ленина. Предполагается реконструкция существующих ветхих зданий: клуба, с размещением в нём отделения связи; фельдшерско-акушерского пункта; дома ветеранов ООО «Нива Кубани».

Объекты общеобразовательного назначения (школа, детский сад) проектом предусмотрены в селе Новомихайловское с организацией доставки учащихся, проживающих в хуторе Киевка, с учётом потребности хутора Киевка.

Наряду с развитием селитебной и общественно-деловой территории сформирована зона объектов инженерной инфраструктуры в западной части хутора.

На хуторе Киевка проектом не предусмотрено развитие производственных территорий.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития планировочной структуры села.

В решениях генерального плана Отрадо-Ольгинского сельского поселения предусмотрена ступенчатая непрерывная система озеленения территорий - от озеленения главных улиц, общественных центров населенных пунктов с организацией площадок для отдыха и праздничных гуляний населения, территорий детских садов и школ до обустройства буферных зон зеленых насаждений вдоль основных автодорог.

Таким образом, архитектурно-пространственное решение Отрадо-Ольгинского сельского поселения отражает целесообразность и удобство организации среды жизнедеятельности, всесторонний учет взаимного влияния таких составляющих, как природные факторы, жилые образования, зоны общественно-делового центра, зоны отдыха, производственные зоны и зоны инженерной и транспортной инфраструктур.

Жилищная сфера

с. Отрадо-Ольгинское

Основными решениями генерального плана в жилищной сфере являются:

1. Снос ветхого и аварийного жилищного фонда.
2. Упорядочение существующей территории жилой застройки с увеличением площади жилых территорий до 558,7 га (рост на 9%). Проектом предусмотрены территории малоэтажной и индивидуальной жилой застройки.
3. Проектную плотность населения в границах жилых зон проектом предусмотрено принимать не менее 7 чел./га (сохранение существующего значения).

с. Новомихайловское:

Основными решениями генерального плана в жилищной сфере являются:

1. Снос ветхого и аварийного жилищного фонда.
2. Упорядочение существующей территории индивидуальной жилой застройки с увеличением площади жилых территорий до 266,2 га (рост почти в 2 раза). Проектом предусмотрены территории малоэтажной и индивидуальной жилой застройки.
3. Проектную плотность населения в границах жилых зон проектом предусмотрено принимать не менее 6 чел./га (существующее значение плотности – 11).

х. Киевка:

Основными решениями генерального плана в жилищной сфере являются:

1. Снос ветхого и аварийного жилищного фонда.
2. Упорядочение существующей территории индивидуальной жилой застройки с увеличением площади жилых территорий до 92,8 га (рост более чем в 2 раза). Проектом предусмотрены исключительно территории индивидуальной жилой застройки.
3. Проектную плотность населения в границах жилых зон проектом предусмотрено принимать не менее 2 чел./га (существующее значение плотности – 5).

Социальная сфера

Расчет нормативной потребности: количественных и качественных параметров объектов соцкультбыта, осуществлялся с учетом зон обслуживания и расчетной численности жителей населенных пунктов поселения. Нормативные размеры параметров объектов

обслуживания устанавливаются в соответствии со СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

с. Отрадо-Ольгинское

Решения генерального плана поселения в социальной сфере села предполагают следующие мероприятия:

- перепрофилирование, реконструкция существующих объектов соцкультбыта;
- строительство новых объектов в соответствии с нормативной потребностью.

Проектом предложена реконструкция участковой больницы, с изменением статуса ветхости и увеличением мощности амбулатории до 70 посещений в смену, стационара до 75 коек (проектная мощность стационара рассчитана с учетом потребности с. Новомихайловское и х. Киевка).

В проекте заложены мероприятия по изменению функционального назначения ряда объектов. Так перепрофилированию подлежат: здание недействующей бани под объект социально-бытового назначения; зданий производственной базы ООО «Агро-Мастер» под объекты административно-делового назначения; здания мельницы, представляющее собой памятник архитектуры, под размещение магазина-пекарни. Предложения по сносу объектов указывались в проекте в случае размещения объекта на проектных территориях общего пользования, а также в случае неудовлетворительного существующего технического состояния объекта. Так проектом предусмотрен снос следующих объектов:

- недействующей аптеки.

Потребность населения в объектах социальной сферы на расчетный срок реализации проекта приведена в таблице 12.

Потребность населения с. Отрадо-Ольгинское в основных видах объектов социальной сферы (численность населения – 3,8 тыс. человек).

№ п/п	Наименование	Норматив	Единица измерения	Сохраняемая мощность	Требуемая мощность	Дефицит (-)/излишек (+)
1	Учреждения образования					
1.1	Детские дошкольные учреждения	85% детей дошкольного возраста	место	115	279	-164
1.2	Школьные учреждения	100% детей школьного возраста	учащиеся	0	510	-510
1.3	Внешкольные учреждения	10% общего числа школьников	место	0	51	-51
1.4	Учебно-производственные комбинаты	8% общего числа школьников	место	40*	40	0
2	Учреждения здравоохранения, социального обеспечения					
2.1	Стационары всех типов	104 на 10 тыс. жителей	койка	25	58	-33
2.2	Поликлиники, амбулатории	179,6 на 10 тыс. жителей	посещение в смену	20	68	-48
2.3	Выдвижные пункты скорой медицинской помощи	1 на 5 тыс. чел.	автомобиль	0	1	-1
3	Спортивные и физкультурно-оздоровительные сооружения					
3.1	Спортивные залы общего пользования	60-80 на 1 тыс. человек	кв.м общей площади пола	288*	540	-252
4	Клубы и библиотеки сельских поселений					
4.1	Клубы	230-190 на 1 тыс. человек	посетительское место	600	760	-160
4.2	Библиотеки	5-6 на 1 тыс. чел.	тыс.единиц хранения	22,5	23	-0,3
5	Предприятия торговли					

№ п/п	Наименование	Норматив	Единица измерения	Сохраняемая мощность	Требуемая мощность	Дефицит (-)/излишек (+)
5.1	Магазины	300 на 1 тыс. чел.	кв.м торговой площади	570*	1140	-570
6	Предприятия общественного питания					
6.1	Предприятия общественного питания	40 на 1 тыс. чел.	место	42*	152	-110
7	Предприятия бытового и коммунального обслуживания					
7.1	Предприятия бытового обслуживания	7 на 1 тыс. чел.	рабочее место	0	27	-27
7.2	Прачечные	60 на 1 тыс. чел.	кг белья в смену	0	338	-338
7.3	Химчистки	3,5 на 1 тыс. чел.	кг вещей в смену	0	20	-20
7.4	Бани	7 на 1 тыс. чел.	место	0	27	-27
8	Кредитно-финансовые учреждения					
8.1	Отделения и филиалы сберегательного банка	1 на 1-2 тыс. чел.	операционное место	2*	2	0
9	Отделения связи					
9.1	Отделения связи	По нормам и правилам министерств связи РФ	объект	1	1	0
10	Учреждения жилищно-коммунального хозяйства					
10.1	Гостиницы	6 на тыс. чел.	место	0	23	-23
11	Прочее					
11.1	Пожарное депо	1 объект на 2 автомобиля	автомобиль	0	2	-2

* - Мощность определена экспертным путем.; ** - Согласно нормативам объема медицинской помощи, установленным Постановлением Правительства РФ от 5.12.2008 года № 913.

Исходя из приведенных расчетов, а также учитывая объекты, запланированные к строительству на момент разработки проекта, проект предусматривает размещение:

- детского сада на 170 мест;
- школы на 360 учащихся с внешкольными учреждениями на 50 мест, предполагается организация обучения части детей во вторую смену;
- пункта скорой медицинской помощи ан 1 автомобиль (предполагается перенос объекта из существующего нежилого здания гаража скорой помощи, и организации более функционально пригодного помещения);
- спортивной площадки;
- спортивно-досугового комплекса на 160 мест в клубном учреждении и 288 кв. м площади пола в спортивном зале;
- здания энергобазы;
- трех магазинов по 200 кв. м торговой площади каждый;
- бани на 30 мест с магазином;
- столовой на 90 мест;
- комбината бытового обслуживания на 30 рабочих мест;
- гостиницы на 25 мест с кафе на 20 мест;
- пожарного депо на 2 автомобиля.

с. Новомихайловское

Решения генерального плана поселения в социальной сфере села предполагают следующие мероприятия: перепрофилирование, реконструкция существующих объектов соцкультбыта; строительство новых объектов в соответствии с нормативной потребностью.

Проектом предложена реконструкция здания школы с изменением статуса ветхости объекта и определением мощности здания - 250 учащихся (освободившиеся площади возможно использовать под организацию внеклассной работы, размещение любительских

клубов и объединений и/или прочих объектов административно-досугового назначения). Мощность школы определена с учетом потребности х. Киевка. Так же проектом предполагается реконструкция амбулатории с улучшением технического состояния объекта и увеличением мощности объекта до 30 посещений в смену.

В проекте заложены мероприятия по изменению функционального назначения ряда объектов, так перепрофилированию подлежат:

- недействующее здание школы под размещение спортивного зала на 162 кв.м площади пола;

- мельница под размещение торгового комплекса; склады производственного стана под размещение пожарного депо на 1 автомобиль; заготовительного пункта под размещение магазина; производственные здания маслозавода под размещение трех торговых комплексов, магазина смешанных товаров, столовой на 70 мест, комбината бытового обслуживания на 12 рабочих мест с отделением сбербанка на 1 операционное место.

Предложения по сносу объектов указывались в проекте в случае размещения объекта на проектных территориях общего пользования, а также в случае неудовлетворительного существующего технического состояния объекта. Так проектом предусмотрен снос следующих объектов:

- двух магазинов, в и том числе одного недействующего;
- магазина и кафе «Русич».

Потребность населения в объектах социальной сферы на расчетный срок реализации проекта приведена в таблице 13.

Потребность населения с. Новомихайловское в основных видах объектов социальной сферы на к. 2028 г. (численность населения – 1,7 тыс. человек).

№ п/п	Наименование	Норматив	Единица измерения	Сохраняемая мощность	Требуемая мощность	Дефицит (-)/излишек (+)
1	Учреждения образования					
1.1	Детские дошкольные учреждения	85% детей дошкольного возраста	место	0	120	-120
1.2	Школьные учреждения	100% детей школьного возраста	учащиеся	350	225	125
2	Учреждения здравоохранения, социального обеспечения					
2.2	Поликлиники, амбулатории	179,6 на 10 тыс. жителей	посещение в смену	25	30,5	-5,5
3	Спортивные и физкультурно-оздоровительные сооружения					
3.1	Спортивные залы общего пользования	на поселение 2-5 тыс. чел - 540 кв.м.	кв.м общей площади пола	0	162	-162
4	Клубы и библиотеки сельских поселений					
4.1	Клубы	240 на 1 тыс. чел.	место	500	408	92
4.2	Библиотеки	6-7 на 1 тыс. чел.	тыс. единиц хранения	12*	12	0
5	Предприятия торговли					
5.1	Магазины	300 на 1 тыс. чел.	кв.м торговой площади	530*	510	20
6	Предприятия общественного питания					
6.1	Предприятия общественного питания	40 на 1 тыс. чел.	место	0	68	-68
7	Предприятия бытового и коммунального обслуживания					
7.1	Предприятия бытового обслуживания	7 на 1 тыс. чел.	рабочее место	0	12	-12
8	Кредитно-финансовые учреждения					
8.1	Отделения и филиалы сберегательного банка	1 на 1-2 тыс. чел.	операционное место	0	1	-1

№ п/п	Наименование	Норматив	Единица измерения	Сохраняемая мощность	Требуемая мощность	Дефицит (-)/излишек (+)
9	Отделение связи					
9.1	Отделения связи	объект	По нормам и правилам министерств в связи РФ	1	1	0
10	Прочее					
10.1	Пожарное депо	1 объект на 1 автомобиля	автомобиль	0	1	-1

* - Мощность определена экспертным путем.

** - Согласно нормативам объема медицинской помощи, установленным Постановлением Правительства РФ от 5.12.2008 года № 913.

Исходя из приведенных расчетов, к строительству на территории населенного пункта определен детский сад на 130 мест (учтена потребность х. Киевка). Предполагается организация подвоза детей школьного и дошкольного возраста из хутора Киевка на обучение в село.

х. Киевка

Решения генерального плана поселения в социальной сфере хутора предполагают следующие мероприятия: реконструкция существующих объектов соцкультбыта; строительство новых объектов в соответствии с нормативной потребностью.

Проектом предложена реконструкция зданий ФАП, дома ветеранов и сельского клуба с сохранением функционального назначения и мощности объектов и с улучшением технического состояния зданий. Кроме того, в сельском клубе предполагается разместить отделение связи.

Проектом предусмотрен снос здания недействующего торгового павильона, вследствие невыполнения объектом его функционального назначения.

Мероприятия по строительству объектов проектом не предусмотрены.

Потребность населения в объектах социальной сферы на расчетный срок реализации проекта приведена в таблице 14.

Потребность населения х. Киевка в основных видах объектов социальной сферы на к. 2028 г. (численность населения – 150 человек).

№ п/п	Наименование	Норматив	Единица измерения	Сохраняемая мощность	Требуемая мощность	Дефицит (-)/излишек (+)
1	Учреждения образования					
1.1	Детские дошкольные учреждения	85% детей дошкольного возраста	место	0	10	-10
1.2	Школьные учреждения	100% детей школьного возраста	учащиеся	0	25	-25
2	Учреждения здравоохранения, социального обеспечения					
2.2	Поликлиники, амбулатории**	179,6 на 10 тыс. жителей	посещение в смену	н/д	3	-
3	Клубы и библиотеки сельских поселений					
3.1	Клубы	500 на 1 тыс. чел.	место	100	75	25
3.2	Библиотеки	7,5 на 1 тыс. чел.	тыс. единиц хранения	0	1,1	-1,1
4	Предприятия торговли					
4.1	Магазины	300 на 1 тыс. чел.	кв.м торговой площади	60*	45	20
5	Предприятия общественного питания					
5.1	Предприятия общественного питания	40 на 1 тыс. чел.	место	0	6	-6
6	Предприятия бытового и коммунального обслуживания					
6.1	Предприятия бытового	7 на 1 тыс. чел.	рабочее	0	1	-1

№ п/п	Наименование	Норматив	Единица измерения	Сохраняемая мощность	Требуемая мощность	Дефицит (-)/излишек (+)
	обслуживания		место			

* - Мощность определена экспертным путем.

н/д – нет данных.

** - Согласно нормативам объема медицинской помощи, установленным Постановлением Правительства РФ от 5.12.2008 года № 913.

Потребность населения хутора в объектах учебно-образовательного назначения предполагается удовлетворять за счет организации подвоза детей в учебные учреждения с. Новомихайловское. В целях обеспечения устойчивого развития территорий на основе обеспечения экономических и социальных факторов при осуществлении градостроительной деятельности проектом предусмотрены следующие мероприятия: размещение карьера на территории жилой застройки (с переселением граждан на территорию другой жилой застройки); размещение жилой застройки взамен теплицы и инкубатора (со сносом этих объектов); перепрофилирование недействующей конефермы и кормоотряда ООО «Нива Кубани» в складские помещения; перепрофилирование здания мельницы в магазин-пекарню (при условии согласования с управлением государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края);

- снос помещения зернодробилки;

- снос части строений для содержания скота на севере и юго-востоке села, перенос помещений ферм дальше от территорий жилой застройки, максимально близко к существующему местоположению.

- технологическая и планировочная реорганизация существующих территорий карьера глины, фермы ООО «Конный завод «Ольгинский», ремонтной мастерской, помещений строительной бригады и механизированного тока ООО «Нива Кубани», а также бойни к югу за границами населенного пункта (под размещение бойни выделено 0,5 га территории).

с. Новомихайловское

В целях обеспечения устойчивого развития территорий на основе обеспечения экономических и социальных факторов при осуществлении градостроительной деятельности проектом предусмотрены следующие мероприятия:

- перепрофилирование мельницы под размещение торгового комплекса (при условии согласования с управлением государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края);

- перепрофилирование складов полевого стана под размещение пожарного депо на 1 автомобиль;

- помещений маслозавода под объекты торговли, столовую, комбинат бытового обслуживания со сбербанком;

- перепрофилирование помещений свинофермы за границами населенного пункта под склады, стоянку сельскохозяйственной техники, мельницу. Свинотоварную ферму проектом предполагается перенести на место недействующей птицефабрики;

Всего в границах населенного пункта предусмотрено выделение порядка 1,4 га под размещение коммунально-складских и производственных объектов.

х. Киевка

Проектом не предусматривается размещение объектов коммунально-складского назначения в границах хутора. К северу за границей населенного пункта предусматривается планировочная и технологическая реорганизация участка рыборазведения с выделением территории 0,1 га под его размещение.

Трудовые ресурсы и прогнозирование численности населения

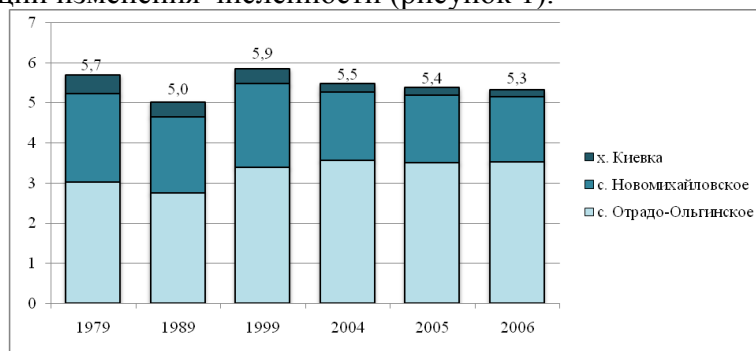
производится с целью выявления тенденций развития территории, потенциала роста, направлений развития. Составление прогноза численности населения (в том числе прогноза возрастной структуры) населенных пунктов поселения во многом предопределяет

целесообразность размещения объектов социальной, жилищной и производственной сфер, а также определяет их основные параметры.

Оценка демографической ситуации и прогноз численности населения в муниципальном образовании производилась на основе данных предоставленных Администрацией Гулькевичского района. Использовались данные о динамике численности населения, возрастной структуре, а также информация программ и стратегий развития района.

В настоящее время численность населения муниципального образования составляет порядка 5,3% от общей численности района – чуть более 5,3 тыс. чел (на конец 2006 года). Плотность населения в границах муниципального образования 0,4 чел./га.

Для составления прогноза численности населения немаловажно оценить исторические тенденции изменения численности (рисунок 1).

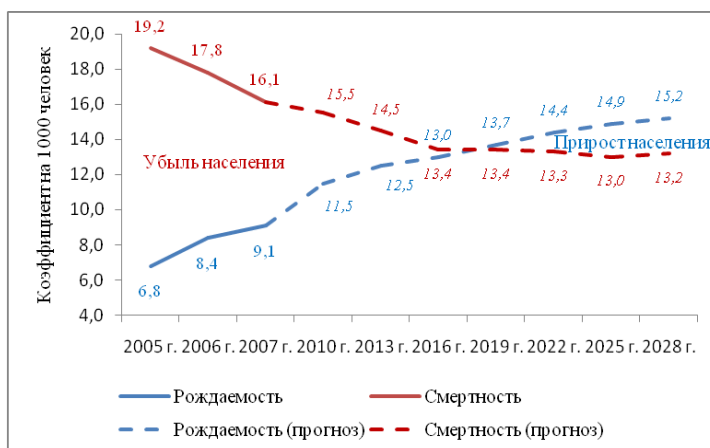


Сложившаяся динамика численности населения муниципального образования, тыс. чел.

Как видно на рисунке с 1999 года наблюдается снижение численности населения темпом 1-2% падения в год. К показателю численности 1989 года динамика изменения численности имеет положительный характер, прирост порядка 0,3 тыс. чел. или 6%.

Возрастная структура численности населения муниципального образования представляет собой стареющее население, такая структура характеризуется высокой долей населения старше трудоспособного возраста (23%) при низкой доле детей младше 16 лет (14%). Такая структура, при сохранении на существующем уровне (или снижении) показателя рождаемости, а также при отсутствии фактора положительной миграции, может быть основанием для прогнозирования снижения численности. Прогнозирование изменения численности населения производилось в разрезе населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования. В качестве базового периода был установлен конец 2006 г. Используемая модель прогнозирования численности населения по половозрастному составу предполагает годовое деление численности населения. В соответствие с этим делалось предположение о равномерном распределении численности внутри пятилетних групп (структура исходных данных). Например, если возрастная группа 45-49 лет содержит 125 мужчин, то новые возрастные группы (45, 46, 47, 48, и 49 лет) будут содержать по 25 мужчин каждая. Исключение составляет лишь группа 0-4 лет, так как число новорожденных вычисляется отдельно, исходя из существующего коэффициента рождаемости. Изменение численности населения в каждой из возрастных групп определяется с помощью коэффициента дожития, который представляет собой вероятность того, что с наступлением следующего года человек перейдет в следующую возрастную группу (то есть, учитывается фактор смертности). Коэффициент дожития людей возраста (x+1) умножается на численность населения возраста (x), и это произведение будет отражать численность населения возраста (x+1) в следующем году. Расчет ведется отдельно для мужчин и для женщин. В модели были использованы коэффициенты дожития, рассчитанные по таблицам смертности населения России за 2001 год и скорректированные с учетом локальной динамики смертности в муниципальном образовании. Для расчета численности новорожденных на каждый из прогнозируемых периодов использовался специальный коэффициент рождаемости, умножением которого на численность женщин в возрасте 15 – 49 лет получаем численность новорожденных на следующий год. В прогнозе существующий

коэффициент рождаемости был откорректирован (рисунок 2) с учетом предполагаемых результатов реализации программ развития (как на локальном уровне, так и на уровне федерации).

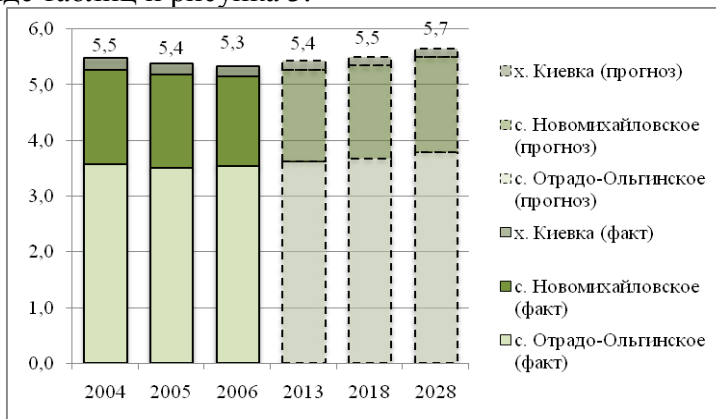


Коэффициенты рождаемости и смертности из расчета на 1000 чел. численности населения

При прогнозировании численности населения делалось предположение о постепенной смене тенденции естественной убыли на противоположную. Данное изменение связано с оптимистичными результатами реализации программ и стратегии развития, а также мероприятий в рамках данного проекта.

Миграция при прогнозировании на период до 2028 г. учитывается через включение в расчет ежегодного прогнозируемого сальдо миграции, равного в среднем 15 человек чистого притока в год. При том, что более значимые значения миграционного притока принимались для центра муниципального образования, согласно наличия более развитой инфраструктуры и более значимых перспектив развития населенного пункта.

Расчетные данные, полученные в результате прогнозирования численности населения муниципального образования и населенных пунктов, входящих в его состав, на 2028 г., обобщены в виде таблиц и рисунка 3.



Динамика изменения численности населения муниципального образования, тыс. чел.

Численность населения муниципального образования будет по прогнозу расти с темпами порядка 0,3% прироста в год, и на конец расчетного срока должна составить порядка 5,7 тыс. чел. (сальдо абсолютного прироста численности по всем населенным пунктам района должно составить 0,32 тыс. чел. или 5,9%).

Предполагаемое изменение численности и структуры населения с. Отрадо-Ольгинское

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	3630	3680	3800
в том числе			
младше трудоспособного возраста	16,2%	18,2%	21%
трудоспособный возраст	57,7%	54,8%	53%
старше трудоспособного возраста	24,8%	25,8%	26%

Предполагаемое изменение численности и структуры населения х. Киевка таблица 16

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	160	155	150
в том числе			
младше трудоспособного возраста	16,5%	18%	22,1%
трудоспособный возраст	58,5%	54%	52%
старше трудоспособного возраста	25%	26%	25,9%

Предполагаемое изменение численности и структуры населения с. Новомихайловское таблица 17

Возрастные группы, используемые при расчете	Факт	Прогноз		
	2006 г.	2013 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	1613	1640	1670	1700
в том числе				
младше трудоспособного возраста	14,1%	16,7%	18,8%	21,7%
трудоспособный возраст	62,9%	59,7%	56,7%	54,8%
старше трудоспособного возраста	23,0%	23,6%	24,5%	23,5%

Кроме того, стоит отметить изменение возрастной структуры численности населения муниципального образования. Так предполагается увеличение доли лиц в возрасте младше трудоспособного (вследствие увеличения коэффициента рождаемости), а также группы старше трудоспособного возраста (согласно существующей структуре численности, а также снижению коэффициента смертности, вследствие реализации программ развития). В целом возрастная структура численности улучшится, появится предпосылка к стабилизации населения, хотя тенденция к автономному снижению численности останется.

Стоит дополнительно подчеркнуть, что любые статистические прогнозы, в особенности прогнозы численности населения имеют допустимую статистическую ошибку. В производимых расчетах принималось погрешность равная 5% (что соответствует критериям значимости Фишера, Камера Уэлча, Вилкоксона-Манна-Уитни применяемым при статистических и эконометрических расчетах).

3.2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА ПОСЕЛЕНИЯ, ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

Относительно стабильная демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Отрадо-Ольгинского сельского поселения не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

В связи с отсутствием предприятий на территории поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

Плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях необходимо принимать в зависимости от функционального использования и интенсивности пассажиропотоков, как правило, в пределах 1,5 - 2,5 километров/кв. километров.

3.3. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Отрадо-Ольгинском сельском поселении. Воздушные перевозки на территории поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории поселения не развит. Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. В селе Отрадо-Ольгинское Мощности существующих автозаправочных станций достаточно для обслуживания транспортных средств сельского поселения. Мощности станции технического обслуживания недостаточно для обслуживания транспортных средств поселения. В селе Новомихайловское и х. Киевка Объектов по обслуживанию автотранспорта на территории населенного пункта нет. Хранение личного транспорта осуществляется на территории приусадебных участков.

В селе Отрадо-Ольгинское уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авт/тыс.чел. Количество автомобилей в селе Отрадо-Ольгинское при этом составит 1140 единиц.

Расчет необходимой мощности автозаправочных станций произведен с учетом автомобилей, зарегистрированных в селе Новомихайловское и хуторе Киевка. Согласно пункта 6.41 СНиП 2.07.01-89* автозаправочные станции следует проектировать из расчёта одна топливно-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Суммарное количество автомобилей в сельском поселении составит 1695 единиц. Количество топливораздаточных колонок должно составить не менее двух. Проектом генерального плана сохраняется автозаправочная станция в восточной части населенного пункта. Существующая автозаправочная станция по ул. Ленина переносится в связи с нарушением требований п 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Мощность проектируемой автозаправочной станции принимается 4 топливораздаточные колонки. В северо-западной части населенного пункта по ул. Ленина формируется зона транспортной инфраструктуры, на которой будут располагаться сохраняемые автомойка, станция технического обслуживания и перенесенная автозаправочная станция.

Согласно пункту 6.40 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. Исходя из расчетного количества автомобилей, в селе Отрадо-Ольгинское мощность проектируемой станции технического обслуживания составит не менее 5 постов. Разместить ее предлагается в зоне транспортной инфраструктуры по ул. Ленина.

Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках.

Размещение дополнительных мест постоянного хранения автотранспорта не требуется.

Село Новомихайловское.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития села. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89*.

Уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авт/тыс.чел. Количество автомобилей в селе Новомихайловское при этом составит 510 единиц.

Заправка автомобилей будет осуществляться на автозаправочных станциях в селе Отрадо-Ольгинское.

Согласно пункту 6.40 СНиП 2.07.01-89* станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. Исходя из уровня автомобилизации, количество постов должно составить не менее 3. Проектом генерального плана предлагается разместить станцию технического обслуживания в западной части населенного пункта по ул. Почтовая. Мощность станции технического обслуживания рассчитана с учетом обслуживания транспортных средств хутора Киевка (51 единица).

Хутор Киевка.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития хутора. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Объектов по обслуживанию транспортных средств на территории хутора Киевка проектом генерального плана не предусматривается. Заправку и ремонт автомобилей предлагается осуществлять на объектах, расположенных в селе Отрадо-Ольгинское и селе Новомихайловское.

Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках. Размещение дополнительных мест постоянного хранения автотранспорта не требуется.

Открытые автостоянки для временного хранения (парковки) легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе %:

- жилые районы – 25;
- производственные зоны – 25;
- зоны массового кратковременного отдыха – 15.

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей на приобъектных стоянках у общественных зданий, учреждений, предприятий, вокзалов, на рекреационных территориях допускается определять в соответствии с Приложением № 4 Нормативов градостроительного проектирования Отрадо-Ольгинского сельского поселения.

На автостоянках, обслуживающих объекты посещения различного функционального назначения, следует выделять места для парковки личных автотранспортных средств, принадлежащих инвалидам.

При устройстве открытой автостоянки для парковки легковых автомобилей на отдельном участке ее размеры определяются средней площадью, занимаемой одним автомобилем, с учетом ширины разрывов и проездов.

Площадь участка для стоянки одного автотранспортного средства следует принимать на одно машино-место, м²:

- легковых автомобилей – 25 (22,5)*;
- грузовых автомобилей – 40;
- автобусов – 40;
- велосипедов – 0,9.

В скобках – при примыкании участков для стоянки к проезжей части улиц и проездов.

Открытые наземные автостоянки проектируются в виде дополнительных полос на проезжей части и в пределах разделительных полос. Специальные полосы для стоянки автомобилей могут устраиваться вдоль основных проезжих частей местных и боковых проездов, жилых улиц, дорог в промышленных и коммунально-складских зонах, магистральных улиц с регулируемым движением транспорта. Территория открытой автостоянки должна быть ограничена полосами зеленых насаждений шириной не менее 1 м., в стесненных условиях допускается ограничение стоянки сплошной линией разметки.

Территория автостоянки должна располагаться вне транспортных и пешеходных путей и обеспечиваться безопасным подходом пешеходов.

Ширина проездов на автостоянке при двухстороннем движении должна быть не

менее 6 м., при одностороннем – не менее 3 м.

Нормативы обеспеченности объектами для хранения и обслуживания транспортных средств

Автостоянки для постоянного хранения автомобилей и других мото-транспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 200 метров от входов в жилые дома.

Расстояния от наземных и наземно-подземных гаражей, открытых стоянок, предназначенных для постоянного и временного хранения легковых автомобилей, и станций технического обслуживания до жилых домов и общественных зданий, а также до участков школ, детских яслей-садов и лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 18.

Таблица 18

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от въездов в гаражи и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	10 и менее	11-30
Жилые дома	10**	15	25	35	15	25
В том числе торцы жилы домов без окон	6**	10	15	25	15	25
Общественные здания	6**	10**	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	*
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	*	*	50	*

*Определяется по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

**Для зданий гаражей III и V степеней огнестойкости расстояния следует принимать не менее 12 метров.

Примечание:

1. Расстояния следует определять от окон жилых и общественных зданий и от границ земельных участков общеобразовательных школ, детских дошкольных учреждений и лечебных учреждений со стационаром до стен гаража или границ открытой стоянки.

2. Расстояния от секционных жилых домов до открытых площадок вместимостью 101-300 машин, размещаемых вдоль продольных фасадов, следует принимать не менее 50 метров.

3. Для гаражей I-II степеней огнестойкости указанные в таблице 15 расстояния допускается сокращать на 25% при отсутствии в гаражах открывающихся окон, а также въездов, ориентированных в сторону жилых и общественных зданий.

4. Гаражи и открытые стоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью более 300 машиномест и станции технического обслуживания при числе постов более 30 следует размещать вне жилых районов на производственной территории на расстоянии не менее 50 м. от жилых домов. Расстояния определяются по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

5. Для гаражей вместимостью более 10 машин указанные в табл.21* расстояния допускается принимать по интерполяции.

6. В одноэтажных гаражах боксового типа, принадлежащих гражданам, допускается устройство погребов.

Минимальные расчетные показатели улично-дорожной сети на территории поселения, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с

учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы.

Категории улиц и дорог населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице 19.

Классификация категории улиц и дорог таблица 19

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
транспортно-пешеходные	Транспортная и пешеходная связи между населёнными пунктами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги
пешеходно-транспортные	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
Улицы и дороги местного значения :	
улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
улицы и дороги в производственных, в том числе коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри населённых пунктов.
велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам.

Для обеспечения подъездов к группам жилых зданий и иных объектов, а также к отдельным зданиям в микрорайонах (кварталах) следует предусматривать проезды, в том числе:

-к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам, участкам школ и дошкольных учреждений – основные с шириной проезжей части 5,5 м;

-к отдельно стоящим зданиям – второстепенные с шириной проезжей части 3,5 м.

Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 3,5 м.

К отдельно стоящим жилым зданиям высотой не более 9 этажей, а также к объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м., а в малоэтажной (2-3 этажа) застройке при ширине не менее 3,5 м.

Тупиковые проезды к отдельно стоящим зданиям в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» должны быть протяженностью не более 150 м. и заканчиваться разворотными площадками размером в плане 16×16 м.

Использование разворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

В зоне малоэтажной жилой застройки основные проезды проектируются с двусторонним движением с шириной проезжей части 6 м.

Допускается устройство основных проездов с кольцевым односторонним движением

транспорта протяженностью не более 300 м. и проезжей частью в одну полосу движения шириной не менее 4 м.

На однополосных проездах необходимо предусматривать разъездные площадки шириной не менее 7 м. и длиной не менее 15 м., включая ширину проезжей части. Расстояние между разъездными площадками, а также между разъездными площадками и перекрестками должно быть не более 200 м.

Вдоль основных проездов необходимо устройство тротуаров шириной не менее 1,5 м. Тротуары могут устраиваться, с одной стороны.

В зоне малоэтажной жилой застройки второстепенные проезды допускается проектировать однополосными шириной не менее 4 м. Устройство тротуаров вдоль второстепенных проездов не регламентируется.

Допускается устройство тупиковых второстепенных проездов шириной 4 м. и протяженностью не более 150 м., при протяженности более 150 м необходимо предусматривать устройство разъездных площадок. Расстояние от края проезжей части автодорог улично-дорожной сети, сети общественного пассажирского транспорта до жилых и общественных зданий, границ территорий лечебных, дошкольных образовательных учреждений, школ следует принимать с учетом обеспечения требований гигиенических нормативов по уровню шума, вибрации и загрязнения атмосферного воздуха на территории жилой застройки и в жилых помещениях внутри зданий.

Тротуары и велосипедные дорожки следует устраивать приподнятыми на 0,15 м. над уровнем проездов. Пересечения тротуаров и велосипедных дорожек с второстепенными проездами, а на подходах к школам и дошкольным образовательным учреждениям и с основными проездами следует предусматривать в одном уровне с устройством ramпы длиной соответственно 1,5 и 3 м. полосами.

Ширина велосипедной полосы должна быть не менее 1,2 м. при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м. при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м. Наименьшие расстояния безопасности от края велодорожки следует принимать, м.:

- до проезжей части, опор транспортных сооружений и деревьев – 0,75;
- до тротуаров – 0,5;
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта – 1,5.

Основные пешеходные коммуникации (тротуары, аллеи, дорожки, тропинки) обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации.

Проектирование основных пешеходных коммуникаций может осуществляться вдоль улиц и дорог (тротуары) или независимо от них. Ширину основных пешеходных коммуникаций следует рассчитывать в зависимости от интенсивности пешеходного движения в часы пик и пропускной способности одной полосы движения, но принимать не менее 1,5 м.

Общая ширина пешеходной коммуникации в случае размещения некапитальных нестационарных сооружений должна складываться из ширины пешеходной части, ширины участка, отводимого для размещения сооружения, и ширины буферной зоны (не менее 0,75 м.), предназначенной для посетителей и покупателей. Ширина пешеходных коммуникаций на участках возможного встречного движения инвалидов на креслах-качалках не должна быть менее 1,8 м.

Пешеходные переходы следует размещать в местах пересечения основных пешеходных коммуникаций с улицами и дорогами. Пешеходные переходы проектируются в одном уровне с проезжей частью улицы (наземные) или вне уровня проезжей части улицы (надземные и подземные).

Пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью (наземные) на

магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать с интервалом 200-300 м.

В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см.

К объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м.

Пересечения и примыкания дорог и улиц следует располагать на свободных площадках и на прямых участках, пересекающихся или примыкающих дорог.

Пересечения и примыкания дорог в одном уровне независимо от схемы пересечений рекомендуется выполнять под прямым или близким к нему углом. В случаях, когда транспортные потоки не пересекаются, а разветвляются или сливаются, допускается устраивать пересечения дорог под любым углом с учетом обеспечения видимости.

На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт - транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/ч. должны быть соответственно не менее, м.: 25 и 40. Для условий «пешеход – транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч. соответственно 8×40 и 10×50 м.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургончиков, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

В пределах жилых территорий и на придомовых территориях следует предусматривать открытые площадки (гостевые автостоянки) для парковки легковых автомобилей посетителей, из расчета 40 машино-мест на 1000 жителей, удаленные от подъездов обслуживаемых жилых зданий не более чем на 200 м.

Минимальные расчетные показатели элементов улично-дорожной сети определяются на основании результатов расчетов перспективного уровня автомобилизации, интенсивности движения автотранспорта и пешеходов. Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования определяют потребность в дорогах вне границ населенных пунктов.

Расчетные показатели сети автомобильных дорог.

Основным показателем обеспеченности территории автомобильными дорогами в объеме достаточном для обеспечения устойчивого развития поселения и обеспечения благоприятной среды проживания является плотность сети автомобильных дорог общего пользования, которая определяется отношением протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории, к площади территории.

Основные расчетные параметры уличной сети населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района таблица 20

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5

улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-
Проезды:	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1
основные							
второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы			1,00	По расчету	-	40	По проекту
основные			0,75	То же	-	60	По проекту
Велосипедные дорожки:	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечания:

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.) с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

2. В условиях реконструкции, а также в зонах с высокой градостроительной ценностью территории допускается снижать расчетную скорость движения для дорог скоростного и улиц непрерывного движения на 10 км/ч. с уменьшением радиусов кривых в плане и увеличением продольных уклонов.

3. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч. в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

4. Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных условий движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для перспективного строительства.

5. В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц районного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

Минимальные расчетные показатели и параметры элементов улично-дорожной сети, потребности в местах хранения и обслуживания транспортных средств, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта принимаются в соответствии с настоящими нормативами.

3.4. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ПОСЕЛЕНИЯ

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет:

- качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов,
- инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них,
- повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем до 2,0 км в год,

- Оценка технического состояния искусственных сооружений;
- Разработка проектов и капитальный ремонт искусственных
- Проведение паспортизация безхозяйных участков дорог
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов Поселения.

- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;
- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат. Что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы.

Категории улиц и дорог населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице 21.

Классификация категории улиц и дорог таблица 21

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
транспортно-пешеходные	Транспортная и пешеходная связи между населёнными пунктами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги
пешеходно-транспортные	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
Улицы и дороги местного значения :	
улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
улицы и дороги в производственных, в том числе коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне

пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри населенных пунктов.
велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам.

Основные расчетные параметры уличной сети населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района таблица 22

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5
улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-
Проезды:							
основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1
второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы			1,00	По расчету	-	40	По проекту
основные			0,75	То же	-	60	По проекту
Велосипедные дорожки:	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечания:

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.) с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

2. В условиях реконструкции, а также в зонах с высокой градостроительной ценностью территории допускается снижать расчетную скорость движения для дорог скоростного и улиц непрерывного движения на 10 км/ч. с уменьшением радиусов кривых в плане и увеличением продольных уклонов.

3. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч. в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных условий движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для

перспективного строительства. В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц районного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

Для обеспечения подъездов к группам жилых зданий и иных объектов, а также к отдельным зданиям в микрорайонах (кварталах) следует предусматривать проезды, в том числе:

-к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам, участкам школ и дошкольных учреждений – основные с шириной проезжей части 5,5 м;

-к отдельно стоящим зданиям – второстепенные с шириной проезжей части 3,5 м.

Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 3,5 м.

К отдельно стоящим жилым зданиям высотой не более 9 этажей, а также к объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м., а в малоэтажной (2-3 этажа) застройке при ширине не менее 3,5 м.

Тупиковые проезды к отдельно стоящим зданиям в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» должны быть протяженностью не более 150 м. и заканчиваться разворотными площадками размером в плане 16×16 м.

Использование разворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

В зоне малоэтажной жилой застройки основные проезды проектируются с двусторонним движением с шириной проезжей части 6 м.

Допускается устройство основных проездов с кольцевым односторонним движением транспорта протяженностью не более 300 м. и проезжей частью в одну полосу движения шириной не менее 4 м.

На однополосных проездах необходимо предусматривать разъездные площадки шириной не менее 7 м. и длиной не менее 15 м., включая ширину проезжей части. Расстояние между разъездными площадками, а также между разъездными площадками и перекрестками должно быть не более 200 м. Вдоль основных проездов необходимо устройство тротуаров шириной не менее 1,5 м. Тротуары могут устраиваться, с одной стороны. В зоне малоэтажной жилой застройки второстепенные проезды допускается проектировать однополосными шириной не менее 4 м. Устройство тротуаров вдоль второстепенных проездов не регламентируется.

Допускается устройство тупиковых второстепенных проездов шириной 4 м. и протяженностью не более 150 м., при протяженности более 150 м необходимо предусматривать устройство разъездных площадок.

Расстояние от края проезжей части автодорог улично-дорожной сети, сети общественного пассажирского транспорта до жилых и общественных зданий, границ территорий лечебных, дошкольных образовательных учреждений, школ следует принимать с учетом обеспечения требований гигиенических нормативов по уровню шума, вибрации и загрязнения атмосферного воздуха на территории жилой застройки и в жилых помещениях внутри зданий.

Тротуары и велосипедные дорожки следует устраивать приподнятыми на 0,15 м. над уровнем проездов. Пересечения тротуаров и велосипедных дорожек с второстепенными проездами, а на подходах к школам и дошкольным образовательным учреждениям и с основными проездами следует предусматривать в одном уровне с устройством ramпы длиной соответственно 1,5 и 3 м. полосами.

Ширина велосипедной полосы должна быть не менее 1,2 м. при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м. при встречном движении. Ширина

велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м. Наименьшие расстояния безопасности от края велодорожки следует принимать, м.:

- до проезжей части, опор транспортных сооружений и деревьев – 0,75;
- до тротуаров – 0,5;
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта – 1,5.

Основные пешеходные коммуникации (тротуары, аллеи, дорожки, тропинки) обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации.

Проектирование основных пешеходных коммуникаций может осуществляться вдоль улиц и дорог (тротуары) или независимо от них. Ширину основных пешеходных коммуникаций следует рассчитывать в зависимости от интенсивности пешеходного движения в часы пик, и пропускной способности одной полосы движения, но принимать не менее 1,5 м. Общая ширина пешеходной коммуникации в случае размещения некапитальных нестационарных сооружений должна складываться из ширины пешеходной части, ширины участка, отводимого для размещения сооружения, и ширины буферной зоны (не менее 0,75 м.), предназначенной для посетителей и покупателей. Ширина пешеходных коммуникаций на участках возможного встречного движения инвалидов на креслах-качалках не должна быть менее 1,8 м.

Пешеходные переходы следует размещать в местах пересечения основных пешеходных коммуникаций с улицами и дорогами. Пешеходные переходы проектируются в одном уровне с проезжей частью улицы (наземные) или вне уровня проезжей части улицы (надземные и подземные).

Пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью (наземные) на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать с интервалом 200-300 м.

В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см.

К объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м и общей ширине не менее 4,2 м.

Пересечения и примыкания дорог и улиц следует располагать на свободных площадках и на прямых участках, пересекающихся или примыкающих дорог.

Пересечения и примыкания дорог в одном уровне независимо от схемы пересечений рекомендуется выполнять под прямым или близким к нему углом. В случаях, когда транспортные потоки не пересекаются, а разветвляются или сливаются, допускается устраивать пересечения дорог под любым углом с учетом обеспечения видимости.

На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт - транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/ч. должны быть соответственно не менее, м.: 25 и 40. Для условий «пешеход – транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч. соответственно 8*40 и 10*50 м.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургонов, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м. В пределах жилых территорий и на придомовых территориях следует предусматривать открытые площадки (гостевые автостоянки) для парковки легковых автомобилей посетителей, из расчета 40 машино-мест

на 1000 жителей, удаленные от подъездов обслуживаемых жилых зданий не более чем на 200 м.

3.5. ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

По прогнозу на долгосрочный период до 2030 года обеспеченность жителей сельского поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в селе Отрадо-Ольгинское уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авто/тыс. чел.. Количество автомобилей в селе Отрадо-Ольгинское при этом составит 1140 единиц.

в селе Новомихайловское уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авто/тыс. чел. Количество автомобилей в селе Новомихайловское при этом составит 510 единиц.

Согласно нормативам градостроительного проектирования Отрадо-Ольгинского СП показатели уровня автомобилизации на расчетный срок в хуторе Киевка не установлено. При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития хутора. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят:

- интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал,
- динамический коэффициент приведения состава транспортного потока,
- поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей,
- коэффициент загрузки полосы движением,
- доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди,
- средняя длина очереди в автомобилях и метрах,
- удельное число остановок автомобиля,
- коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2030 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Расчет необходимой мощности автозаправочных станций произведен с учетом автомобилей, зарегистрированных в селе Новомихайловское и хуторе Киевка. Согласно пункту 6.41 СНиП 2.07.01-89* автозаправочные станции следует проектировать из расчета одна топливно-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Суммарное количество автомобилей в сельском поселении составит 1695 единиц. Количество топливораздаточных колонок должно составить не менее двух. Проектом генерального плана сохраняется автозаправочная станция в восточной части населенного пункта. Существующая автозаправочная станция по ул. Ленина переносится в связи с нарушением требований п 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Мощность проектируемой автозаправочной станции принимается 4 топливораздаточные колонки.

Согласно пункту 6.40 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Исходя из расчетного количества автомобилей в селе Отрадо-Ольгинское, мощность проектируемой станции технического обслуживания составит не менее 5 постов. Разместить предлагается в зоне транспортной инфраструктуры по ул. Ленина.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета - одна топливораздаточная колонка на 1000 транспортных средств, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 2 колонки – 0,1; на 5 колонок – 0,2; на 7 колонок – 0,3.

Санитарно-защитные зоны для автозаправочных станций устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м., для:

- автозаправочных станций для заправки грузового и легкового автотранспорта жидким и газовым топливом – 100;
- автозаправочных станций не более 3 топливораздаточных колонок только для заправки легкового автотранспорта жидким топливом, в том числе с объектами обслуживания (магазины, кафе) – 50.

Противопожарные расстояния от АЗС до других объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

3.6. ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В Отрадо-Ольгинском сельском поселении в 2015 году сведения зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий не предоставлено. В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения.

- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних

- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков)

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения внутри населенных пунктов предлагается строительство новых и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Для вывода транзитного транспорта из населенных пунктов проектом генерального плана предлагается строительство автомобильной дороги местного значения IV категории в обход села Новомихайловское и хутора Киевка с примыканием к существующей автодороге регионального значения южнее хутора Киевка.

Существующие автомобильные дороги общего пользования на территории сельского поселения сохраняются.

Существующие автодорожные мосты сохраняются.

Село Отрадо-Ольгинское

Пропуск транзитного транспорта предлагается осуществлять по ул. Степная с последующим выходом на проектируемую дорогу общего пользования в южной части населенного пункта. Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до

нормативных и отвечать назначенной категории. Основные параметры предлагаемой улично-дорожной сети представлены ниже:

- поселковые дороги 1,7 км, площадью покрытия 55 300 м²;
- главные улицы 4,1 км, площадью покрытия 29 100 м²;
- улицы в жилой застройке основные 16,6 км, площадью покрытия 106 900 м²;
- улицы в жилой застройке второстепенные 24,2 км, площадью покрытия 173 300 м².
- проезды 1,6 км, площадь покрытия 19 200 м².

Все улицы предлагается выполнить с капитальным типом покрытия (асфальтобетон).

Дальнейшее совершенствование улично-дорожной сети села путем реализации мероприятий по реконструкции существующих и строительству новых улиц и дорог.

С целью повышения безопасности движения пешеходов, вдоль главной улицы, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных и второстепенных - 1,0 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

Село Новомихайловское

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории. Основные параметры предлагаемой улично-дорожной сети представлены ниже:

- поселковые дороги 0,9 км, площадью покрытия 6 700 м²;
- главные улицы 2,5 км, площадью покрытия 17 500 м²;
- улицы в жилой застройке основные 11,7 км, площадью покрытия 70 200 м²;
- улицы в жилой застройке второстепенные 27,6 км, площадью покрытия 170 800 м²;
- проезды 3,7 км, площадь покрытия 18 600 м².

Все улицы предлагается выполнить с капитальным типом покрытия (асфальтобетон).

С целью повышения безопасности движения пешеходов, вдоль главной улицы, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных и второстепенных - 1,0 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

Х. Киевка

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории. Основные параметры предлагаемой улично-дорожной сети представлены ниже:

- главные улицы 2,0 км, площадью покрытия 14 100 м²;
- улицы в жилой застройке основные 2,5 км, площадью покрытия 20 000 м²;
- улицы в жилой застройке второстепенные 1,3 км, площадью покрытия 7 600 м²;
- проезды 0,3 км, площадь покрытия 1 300 м².

Все улицы предлагается выполнить с капитальным типом покрытия (асфальтобетон).

С целью повышения безопасности движения пешеходов, вдоль главной улицы, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных и второстепенных - 1,0 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

Конструкция дорожного покрытия должна обеспечивать установленную скорость движения транспорта в соответствии с категорией дороги.

Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта следует принимать не более 500 метров. В производственных и коммунально-складских зонах – не более 400 метров от проходных предприятий; в зонах массового отдыха и спорта – не более 800 метров от главного входа. В условиях сложного рельефа, при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 метров на каждые 10 метров преодолеваемого перепада рельефа.

В районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена – до 800 метров.

Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселений следует принимать, метров: для автобусов - 400 - 600, экспресс- автобусов - 800 – 1200.

Объекты по техническому обслуживанию автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 5 постов – 0,5; на 10 постов – 1,0; на 15 постов – 1,5.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей до жилых, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 по таблице 23.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей таблица 23

Объекты по обслуживанию автомобилей	Расстояние, м, не менее
Легковых автомобилей до 5 постов (без малярно-жестяжных работ)	50
Легковых, грузовых автомобилей, не более 10 постов	100
Грузовых автомобилей	300
Грузовых автомобилей и сельскохозяйственной техники	30

Противопожарные расстояния от объектов по обслуживанию автомобилей до соседних объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета - одна топливораздаточная колонка на 1000 транспортных средств, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 2 колонки – 0,1; на 5 колонок – 0,2; на 7 колонок – 0,3.

Санитарно-защитные зоны для автозаправочных станций устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м., для: автозаправочных станций для заправки грузового и легкового автотранспорта жидким и газовым топливом – 100; автозаправочных станций не более 3 топливораздаточных колонок только для заправки легкового автотранспорта жидким топливом, в том числе с объектами обслуживания (магазины, кафе) – 50.

Противопожарные расстояния от АЗС до других объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Моечные пункты автотранспорта размещаются в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава: автотранспортные предприятия, их производственные и эксплуатационные филиалы, базы централизованного технического обслуживания, станции технического обслуживания легковых автомобилей, открытые площадки для хранения подвижного состава, гаражи-стоянки для хранения подвижного состава, топливозаправочные пункты).

Санитарно-защитные зоны для моечных пунктов устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м.: для моек грузовых автомобилей порталного типа – 100 (размещаются в границах промышленных и коммунально-складских зон, на магистралях на въезде, на территории автотранспортных предприятий); для моек автомобилей с количеством постов от 2 до 5 – 100; для моек автомобилей до двух постов – 50.

3.7. ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах

транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Основным источником загрязнения атмосферного воздуха на территории сельского поселения является автотранспорт. Негативное влияние автотранспорта на окружающую среду и здоровье людей особенно сказывается в летний период. Вместе с отработанными газами в атмосферу поступает более 200 видов вредных веществ, в том числе I и II класса опасности: оксиды углерода, оксиды азота, диоксид серы, бензол, бенз(а)пирен. Остроту этой проблемы в определенной степени снижают зеленые насаждения, однако, их очень мало, и они не могут в полной мере противостоять значительному загрязнению атмосферы.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

На территории села Отрадо-Ольгинское проектом генерального плана сохраняется автозаправочная станция в восточной части населенного пункта. Существующая автозаправочная станция по ул. Ленина переносится в связи с нарушением требований п. 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Вдоль северо-западной границы Отрадо-Ольгинского сельского поселения проходит железная дорога, от которой требуется установление санитарно-защитной зоны шириной 100 м, считая от оси крайнего железнодорожного пути в соответствии со СНиП 2.07.01-89*.

Автозаправочные станции (АЗС) расположенные на проектируемой территории предусматривается оборудовать системами закольцовки паров бензина.

Для оперативного контроля состояния компонентов природной среды, выявления несанкционированных выбросов загрязняющих веществ и сбросов загрязненных сточных вод на территории, принятия соответствующих мер по их предупреждению представляется целесообразным:

- контроль и регулирование выбросов в атмосферу от передвижных источников (автотранспорта и т.п.);

- контроль соответствия состава топлива, реализуемого на АЗС, установленным нормативам;
- контроль выполнения работ по озеленению территории санитарно-защитных зон предприятий и объектов.

На долгосрочную перспективу необходимо предусмотреть мероприятия по переходу на альтернативные существующим, безопасные для окружающей среды источники энергии и тепла (в том числе возобновляемые: солнечную энергию, энергию ветра, термальные воды и т.д.).

Для этих целей необходимо проведение исследований всех возможных на территории Гулькевичского района восстанавливаемых источников энергии. На территориях, прилегающих к транспортным магистралям, прогнозируется сохранение состояния атмосферного воздуха на уровне современного фонового значения, так как неизбежное увеличение количества личных легковых транспортных средств, компенсируется ограничением проектными решениями потока грузового автотранспорта, перспективной организацией движения транзитного и грузового транспорта вне территории жилой застройки.

Строительные и транспортные предприятия характеризуются незначительными максимально-разовыми выбросами загрязняющих веществ, в основном предельных углеводородов, продуктов сгорания топлива и пылевыми неорганизованными выбросами.

В качестве шумозащитных мероприятий, при реализации которых прогнозируется уменьшение акустического дискомфорта, предусматривается:

- устройство санитарно-защитных зон между жилой застройкой и промышленными, коммунально-складскими и транспортными предприятиями, являющимися пространственными источниками шума.
- использование специального озеленения между жилой застройкой и автомобильными дорогами с интенсивным движением.

4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Отрадо-Ольгинского сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения.

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),
- вариант 2 (умеренно-оптимистичный),
- вариант 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, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике

Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории 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, предполагает также привлечение инвестиций.

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 проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО – ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий:

- по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении,
- по проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек,
- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков),
- мероприятия по организации транспортного обслуживанию.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в

начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Решения администрации Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района о проведении комплексных мероприятий по организации дорожного движения, в том числе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; мероприятий по внедрению интеллектуальных транспортных систем; мероприятий по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; мероприятий по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности отсутствуют.

Вместе с тем, при разработке настоящей Программы разработаны комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно- методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в том числе проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению

- Приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

- Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры сельского поселения должны стать:

на первом этапе (2016-2020 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений

- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения.

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

На втором этапе (2021-2025 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения

- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах поселения.

На третьем этапе на перспективу (2026-2030 годы):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории поселения;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Таблица 24. График выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Наименование мероприятия	Источник финансирования	Объем финансирования, всего (тыс. руб.)	В том числе по годам:			Непосредственный результат реализации мероприятия	Муниципальный заказчик, главный распорядитель бюджетных средств, исполнитель
			2016 год	2017 год	2018 год		
Цель	сокращение дорожно-транспортных происшествий и пострадавших лиц в результате дорожно-транспортных происшествий, развитие дорожной инфраструктуры поселения						
Задача	повышение уровня комфортности проживания населения						
Расчистка и устранение скользкости на дорогах	местный бюджет	600,0	200,0	200,0	200,0	-	администрация Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района
т/о и ремонт сетей уличного освещения Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района	местный бюджет	1188,0	588,0	300,0	300,0	-	администрация Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района
ремонт и обслуживание дорожных знаков и нанесение разметки	местный бюджет	1500,0	500,0	500,0	500,0	-	администрация Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района

Всего	местный бюджет	3288,0	1288,0	1000,0	1000,0	-	администрация Отрадо- Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района
-------	----------------	--------	--------	--------	--------	---	---

Таблица 25. Основные показатели развития транспортной инфраструктуры

Село Отрадо - Ольгинское			
Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
-автобус	км	-	-
Протяженность основных улиц и проездов			
-всего	км	62,3	48,2
в том числе:			
- поселковых дорог	км	-	1,7
- главных улиц	км	-	4,1
- основных улиц	км	-	16,6
- второстепенных улиц	км	-	24,2
- проездов	км	-	1,6
Общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия	км	14,5	48,2
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-	300
Автозаправочные станции	ед	2	2
Станции технического обслуживания	ед	1	2
Автомойка	ед	1	1
Х. Киевка			
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
-автобус	км	-	-
Протяженность основных улиц и проездов			
-всего	км	6,8	46,4
в том числе:			
- поселковых дорог	км	-	-
- главных улиц	км	-	2,0
- основных улиц	км	-	2,5
- второстепенных улиц	км	-	1,3
- проездов	км	-	0,3
Общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия	км	2,1	46,4
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-	300
Автозаправочные станции	ед	-	-
Станции технического обслуживания	ед	-	-
Село Новомихайловское			
Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
-автобус	км	-	-

Протяженность основных улиц и проездов			
- всего	км	41,4	46,4
в том числе:			
- поселковых дорог	км	-	0,9
- главных улиц	км	-	2,5
- основных улиц	км	-	11,7
- второстепенных улиц	км	-	27,6
- проездов	км	-	3,7
Общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия	км	5,5	46,4
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	-	300
Автозаправочные станции	ед	-	-
Станции технического обслуживания	ед	-	1

Для вывода транзитного транспорта из населенных пунктов проектом генерального плана предлагается строительство автомобильной дороги местного значения IV категории в обход села Новомихайловское и хутора Киевка с примыканием к существующей автодороге регионального значения южнее хутора Киевка.

На проектируемой дороге необходимо строительство автодорожного моста через реку.

Генеральным планом для обеспечения подъезда к зонам инженерной инфраструктуры, транспортной инфраструктуры, зонам животноводства, добычи полезных ископаемых и промышленности предлагается: строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального района, IV категории, с капитальным типом покрытия общей протяженностью 4,9 км. Существующие автомобильные дороги общего пользования на территории сельского поселения сохраняются.

Существующие автодорожные мосты сохраняются.

Улично-дорожная сеть и объекты транспортной инфраструктуры Село Отрадо-Ольгинское

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития с. Отрадо-Ольгинское. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Пропуск транзитного транспорта предлагается осуществлять по ул. Степная с последующим выходом на проектируемую дорогу общего пользования в южной части населенного пункта. Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории. Основные параметры предлагаемой улично-дорожной сети представлены ниже:

- поселковые дороги 5,2 км, площадью покрытия 40700 м²;
- главные улицы 4,3 км, площадью покрытия 29 900 м²;
- улицы в жилой застройке основные 17,2 км, площадью покрытия 103 400 м²;
- улицы в жилой застройке второстепенные 27,4 км, площадью покрытия 161 600 м²;
- проезды 1,0 км, площадь покрытия 6300 м².

Все улицы предлагается выполнить с капитальным типом покрытия (асфальтобетон).

Дальнейшее совершенствование улично-дорожной сети села путем реализации мероприятий по реконструкции существующих и строительству новых улиц и дорог.

С целью повышения безопасности движения пешеходов, вдоль главной улицы, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных и второстепенных - 1,0 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона

Уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авт/тыс.чел. Количество автомобилей в селе Отрадо-Ольгинское при этом составит 1140 единиц.

Расчет необходимой мощности автозаправочных станций произведен с учетом автомобилей, зарегистрированных в селе Новомихайловское и хуторе Киевка. Согласно пункту 6.41 СНиП 2.07.01-89* автозаправочные станции следует проектировать из расчета дна топливно-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Суммарное количество автомобилей в сельском поселении составит 1695 единиц. Количество топливно-раздаточных колонок должно составить не менее двух. Проектом генерального плана сохраняется автозаправочная станция в восточной части населенного пункта. Существующая автозаправочная станция по ул. Ленина переносится в связи с нарушением требований п 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов». Мощность проектируемой автозаправочной станции принимается 4 топливно-раздаточные колонки.

В северо-западной части населенного пункта по ул. Ленина формируется зона транспортной инфраструктуры, на которой будут располагаться сохраняемые автомойка, станция технического обслуживания и перенесенная автозаправочная станция.

Согласно пункту 6.40 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. Исходя из расчетного количества автомобилей, в селе Отрадо-Ольгинское мощность проектируемой станции технического обслуживания составит не менее 5 постов. Разместить предлагается в зоне транспортной инфраструктуры по ул. Ленина.

Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках.

Размещение дополнительных мест постоянного хранения автотранспорта не требуется.

Село Новомихайловское

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития села. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89*.

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории. Основные параметры предлагаемой улично-дорожной сети представлены ниже:

поселковые дороги 0,9 км, площадью покрытия 6 700 м²;

главные улицы 2,5 км, площадью покрытия 17 500 м²;

улицы в жилой застройке основные 11,7 км, площадью покрытия 70 200 м²;

улицы в жилой застройке второстепенные 27,6 км, площадью покрытия 170 800 м²;

проезды 3,7 км, площадь покрытия 18 600 м².

Все улицы предлагается выполнить с капитальным типом покрытия (асфальтобетон).

С целью повышения безопасности движения пешеходов, вдоль главной улицы, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных и второстепенных - 1,0 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

Уровень автомобилизации на расчетный срок принят 300 авт/тыс.чел. Количество автомобилей в селе Новомихайловское при этом составит 510 единиц.

Заправка автомобилей будет осуществляться на автозаправочных станциях в селе Отрадо-Ольгинское.

Согласно пункту 6.40 СНиП 2.07.01-89* станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. Исходя из уровня автомобилизации, количество постов должно составить не менее 3. Проектом генерального плана предлагается разместить станцию технического обслуживания в западной части населенного пункта по ул. Почтовая. Мощность станции технического обслуживания рассчитана с учетом обслуживания транспортных средств хутора Киевка (51 единица).

Хутор Киевка

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития хутора. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории. Основные параметры предлагаемой улично-дорожной сети представлены ниже:

главные улицы 2,0 км, площадью покрытия 14 100 м²;

улицы в жилой застройке основные 2,5 км, площадью покрытия 20 000 м²;

улицы в жилой застройке второстепенные 1,3 км, площадью покрытия 7 600 м²;

проезды 0,3 км, площадь покрытия 1 300 м².

Все улицы предлагается выполнить с капитальным типом покрытия (асфальтобетон).

С целью повышения безопасности движения пешеходов, вдоль главной улицы, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных и второстепенных - 1,0 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

Объектов по обслуживанию транспортных средств на территории хутора Киевка проектом генерального плана не предусматривается. Заправку и ремонт автомобилей предлагается осуществлять на объектах, расположенных в селе Отрадо-Ольгинское и селе Новомихайловское. Хранение личного транспорта осуществляется на приусадебных участках. Размещение дополнительных мест постоянного хранения автотранспорта не требуется.

5.1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

5.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО – ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

5.3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

Автостоянки для постоянного хранения автомобилей и других мото-транспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 200 метров от входов в жилые дома.

Расстояния от наземных и наземно-подземных гаражей, открытых стоянок, предназначенных для постоянного и временного хранения легковых автомобилей, и станций технического обслуживания до жилых домов и общественных зданий, а также до участков школ, детских яслей-садов и лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 26.

Таблица 26

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от въездов в гаражи и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	10 и менее	11-30

Жилые дома	10**	15	25	35	15	25
В том числе торцы жилы домов без окон	6**	10	15	25	15	25
Общественные здания	6**	10**	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	*
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	*	*	50	*

*Определяется по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

*Для зданий гаражей III и V степеней огнестойкости расстояния следует принимать не менее 12 метров.

Примечание:

1. Расстояния следует определять от окон жилых и общественных зданий и от границ земельных участков общеобразовательных школ, детских дошкольных учреждений и лечебных учреждений со стационаром до стен гаража или границ открытой стоянки.

2. Расстояния от секционных жилых домов до открытых площадок вместимостью 101-300 машин, размещаемых вдоль продольных фасадов, следует принимать не менее 50 метров.

3. Для гаражей I-II степеней огнестойкости указанные в таблице 15 расстояния допускается сокращать на 25% при отсутствии в гаражах открывающихся окон, а также въездов, ориентированных в сторону жилых и общественных зданий.

4. Гаражи и открытые стоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью более 300 машиномест и станции технического обслуживания при числе постов более 30 следует размещать вне жилых районов на производственной территории на расстоянии не менее 50 м. от жилых домов. Расстояния определяются по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

5. Для гаражей вместимостью более 10 машин указанные в табл.21* расстояния допускается принимать по интерполяции.

6. В одноэтажных гаражах боксового типа, принадлежащих гражданам, допускается устройство погребов.

В пределах жилых территорий и на придомовых территориях следует предусматривать открытые площадки (гостевые автостоянки) для парковки легковых автомобилей посетителей, из расчета 40 машино-мест на 1000 жителей, удаленные от подъездов обслуживаемых жилых зданий не более чем на 200 м.

Открытые автостоянки для временного хранения (парковки) легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе %:

- жилые районы – 25;
- производственные зоны – 25;
- зоны массового кратковременного отдыха – 15.

На автостоянках, обслуживающих объекты посещения различного функционального назначения, следует выделять места для парковки личных автотранспортных средств, принадлежащих инвалидам.

При устройстве открытой автостоянки для парковки легковых автомобилей на отдельном участке ее размеры определяются средней площадью, занимаемой одним автомобилем, с учетом ширины разрывов и проездов.

Площадь участка для стоянки одного автотранспортного средства следует принимать на одно машино-место, м²:

- легковых автомобилей – 25 (22,5)*;
- грузовых автомобилей – 40;
- автобусов – 40;
- велосипедов – 0,9.

В скобках – при примыкании участков для стоянки к проезжей части улиц и проездов.

Открытые наземные автостоянки проектируются в виде дополнительных полос на проезжей части и в пределах разделительных полос. Специальные полосы для стоянки автомобилей могут устраиваться вдоль основных проезжих частей местных и боковых проездов, жилых улиц, дорог в промышленных и коммунально-складских зонах,

магистральных улиц с регулируемым движением транспорта.

Территория открытой автостоянки должна быть ограничена полосами зеленых насаждений шириной не менее 1 м., в стесненных условиях допускается ограничение стоянки сплошной линией разметки.

Территория автостоянки должна располагаться вне транспортных и пешеходных путей и обеспечиваться безопасным подходом пешеходов.

Ширина проездов на автостоянке при двухстороннем движении должна быть не менее 6 м., при одностороннем – не менее 3 м.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта следует принимать не более 500 метров. В производственных и коммунально-складских зонах – не более 400 метров от проходных предприятий; в зонах массового отдыха и спорта – не более 800 метров от главного входа. В условиях сложного рельефа, при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 метров на каждые 10 метров преодолеваемого перепада рельефа.

В районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена – до 800 метров.

Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта

Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселений следует принимать, метров: для автобусов - 400 - 600, экспресс- автобусов - 800 – 1200. Объекты по техническому обслуживанию автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей, принимая размеры их земельных участков, га, для станций:

- на 5 постов – 0,5;
- на 10 постов – 1,0;
- на 15 постов – 1,5.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей до жилых, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 по таблице 27.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей таблица 27

Объекты по обслуживанию автомобилей	Расстояние, м, не менее
Легковых автомобилей до 5 постов (без малярно-жестяжных работ)	50
Легковых, грузовых автомобилей, не более 10 постов	100
Грузовых автомобилей	300
Грузовых автомобилей и сельскохозяйственной техники	300

Противопожарные расстояния от объектов по обслуживанию автомобилей до соседних объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета - одна топливораздаточная колонка на 1000 транспортных средств, принимая размеры их земельных участков, га, для станций:

- на 2 колонки – 0,1;
- на 5 колонок – 0,2;
- на 7 колонок – 0,3.

Санитарно-защитные зоны для автозаправочных станций устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м., для: автозаправочных станций для заправки грузового и легкового автотранспорта жидким и газовым топливом – 100; автозаправочных станций не более 3 топливораздаточных колонок только для заправки легкового автотранспорта жидким топливом, в том числе с объектами обслуживания (магазины, кафе) – 50.

Противопожарные расстояния от АЗС до других объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Моечные пункты автотранспорта размещаются в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава: автотранспортные предприятия, их производственные и эксплуатационные филиалы, базы централизованного технического обслуживания, станции технического обслуживания легковых автомобилей, открытые площадки для хранения подвижного состава, гаражи-стоянки для хранения подвижного состава, топливозаправочные пункты).

Санитарно-защитные зоны для моечных пунктов устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м.:

-для моек грузовых автомобилей портального типа – 100 (размещаются в границах промышленных и коммунально-складских зон, на магистралях на въезде, на территории автотранспортных предприятий);

-для моек автомобилей с количеством постов от 2 до 5 – 100;

-для моек автомобилей до двух постов – 50.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

5.6. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ ПОСЕЛЕНИЯ

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на

которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- Мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории сельского поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы.

Категории улиц и дорог населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице 28.

Классификация категории улиц и дорог таблица 28

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
транспортно-пешеходные	Транспортная и пешеходная связи между населёнными пунктами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги
пешеходно-транспортные	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
Улицы и дороги местного значения	
улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
улицы и дороги в производственных, в том числе коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей

проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри населённых пунктов.
велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам.

Основные расчетные параметры уличной сети населенных пунктов Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района таблица 29

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольшая продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5
улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-
Проезды:							
основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1
второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы			1,00	По расчету	-	40	По проекту
основные			0,75	То же	-	60	По проекту
Велосипедные дорожки:	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечания:

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.) с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

2. В условиях реконструкции, а также в зонах с высокой градостроительной ценностью территории допускается снижать расчетную скорость движения для дорог скоростного и улиц непрерывного движения на 10 км/ч. с уменьшением радиусов кривых в плане и увеличением продольных уклонов.

3. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч. в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

4. Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных условий движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для перспективного строительства.

5. В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц районного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

Для обеспечения подъездов к группам жилых зданий и иных объектов, а также к отдельным зданиям в микрорайонах (кварталах) следует предусматривать проезды, в том числе:

-к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам, участкам школ и дошкольных учреждений – основные с шириной проезжей части 5,5 м;

-к отдельно стоящим зданиям – второстепенные с шириной проезжей части 3,5 м.

Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 3,5 м.

К отдельно стоящим жилым зданиям высотой не более 9 этажей, а также к объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м., а в малоэтажной (2-3 этажа) застройке при ширине не менее 3,5 м.

Тупиковые проезды к отдельно стоящим зданиям в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» должны быть протяженностью не более 150 м. и заканчиваться разворотными площадками размером в плане 16×16 м.

Использование разворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

В зоне малоэтажной жилой застройки основные проезды проектируются с двусторонним движением с шириной проезжей части 6 м.

Допускается устройство основных проездов с кольцевым односторонним движением транспорта протяженностью не более 300 м. и проезжей частью в одну полосу движения шириной не менее 4 м.

На однополосных проездах необходимо предусматривать разъездные площадки шириной не менее 7 м. и длиной не менее 15 м., включая ширину проезжей части. Расстояние между разъездными площадками, а также между разъездными площадками и перекрестками должно быть не более 200 м.

Вдоль основных проездов необходимо устройство тротуаров шириной не менее 1,5 м. Тротуары могут устраиваться, с одной стороны.

В зоне малоэтажной жилой застройки второстепенные проезды допускается проектировать однополосными шириной не менее 4 м. Устройство тротуаров вдоль второстепенных проездов не регламентируется.

Допускается устройство тупиковых второстепенных проездов шириной 4 м. и протяженностью не более 150 м., при протяженности более 150 м необходимо предусматривать устройство разъездных площадок.

Расстояние от края проезжей части автодорог улично-дорожной сети, сети общественного пассажирского транспорта до жилых и общественных зданий, границ территорий лечебных, дошкольных образовательных учреждений, школ следует принимать с учетом обеспечения требований гигиенических нормативов по уровню шума, вибрации и загрязнения атмосферного воздуха на территории жилой застройки и в жилых помещениях внутри зданий.

Тротуары и велосипедные дорожки следует устраивать приподнятыми на 0,15 м. над уровнем проездов. Пересечения тротуаров и велосипедных дорожек с второстепенными проездами, а на подходах к школам и дошкольным образовательным учреждениям и с основными проездами следует предусматривать в одном уровне с устройством ramпы длиной соответственно 1,5 и 3 м. полосами. Ширина велосипедной полосы должна быть не менее 1,2 м. при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м. при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м. Наименьшие расстояния безопасности от края велодорожки следует принимать, м.: до проезжей части, опор транспортных сооружений и деревьев – 0,75; до тротуаров – 0,5; до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта – 1,5. Основные пешеходные коммуникации (тротуары, аллеи, дорожки, тропинки) обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации. Проектирование основных пешеходных коммуникаций может осуществляться вдоль улиц и дорог (тротуары) или независимо от них. Ширину основных пешеходных коммуникаций следует рассчитывать в зависимости от

интенсивности пешеходного движения в часы пик и пропускной способности одной полосы движения, но принимать не менее 1,5 м. Общая ширина пешеходной коммуникации в случае размещения некапитальных нестационарных сооружений должна складываться из ширины пешеходной части, ширины участка, отводимого для размещения сооружения, и ширины буферной зоны (не менее 0,75 м.), предназначенной для посетителей и покупателей. Ширина пешеходных коммуникаций на участках возможного встречного движения инвалидов на креслах-качалках не должна быть менее 1,8 м. Пешеходные переходы следует размещать в местах пересечения основных пешеходных коммуникаций с улицами и дорогами. Пешеходные переходы проектируются в одном уровне с проезжей частью улицы (наземные) или вне уровня проезжей части улицы (надземные и подземные). Пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью (наземные) на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать с интервалом 200-300 м. В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см. К объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м. Пересечения и примыкания дорог и улиц следует располагать на свободных площадках и на прямых участках, пересекающихся или примыкающих дорог. Пересечения и примыкания дорог в одном уровне независимо от схемы пересечений рекомендуется выполнять под прямым или близким к нему углом. В случаях, когда транспортные потоки не пересекаются, а разветвляются или сливаются, допускается устраивать пересечения дорог под любым углом с учетом обеспечения видимости. На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт - транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/ч. должны быть соответственно не менее, м.: 25 и 40. Для условий «пешеход – транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч. соответственно 8*40 и 10*50 м.

6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Отрадо - Ольгинского сельского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 70317.200 тыс. рублей.

Таблица 30. Укрупненная оценка необходимых инвестиций по объектам транспортной инфраструктуры

Наименование мероприятия	Местоположение	Параметры			Сроки реализации и в плановом	примечание
		Вид транспорта/ дорожного	Цели и задачи	Источник финансирования категория		

		хозяйства		Средств ва бюджета всех уровней, тыс. руб.	Внебюджетные средства, тыс. руб.	периоде	
Строительство дорог	Село Отрадо - Ольгинское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	15 000	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Село Новомихай ловское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	8500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Х. Киевка	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	8500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Село Отрадо - Ольгинское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	2500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Село Новомихай ловское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	2500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Хутор Киевка	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	1750	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Село Отрадо - Ольгинское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	1050	5087,20	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Село Новомихай ловское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности и услуг	2880	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство гаражного комплекса	Село Отрадо - Ольгинское	Хранение транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	1050	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство	Село	Хранение	Повышение	2300	-	Расчетный	Пересчет

гаражного комплекса	Новомихайловское	транспорта	эффективности оказания услуг			срок до 2030 года	цен в соответствии со сметными нормативами
строительство гаражного комплекса для хранения индивидуального транспорта	Хутор Киевка	Хранение транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	5100	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство 2-х гаражных комплексов индивидуально транспорта	Село Отрадо - Ольгинское	Хранение транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	5500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство АЗС и СТО	Населенные пункты Отрадо-Ольгинского СП	Обслуживание транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	-	3300	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство СТО мощностью 2 поста; строительство АЗС мощностью 2 колонки	Село Отрадо - Ольгинское	Обслуживание транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	-	2800	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство 1 СТО мощностью 2 поста.	Село Новомихайловское, х. Киевка	Обслуживание транспорта	Повышение эффективности оказания услуг	-	2500	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами

7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы

Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%,$$

где: $V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; $V_{\text{пл}}$ - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u - сумма «положительной экономии».

$$P1 = (8500 + 4500) / 7500 * 100 \% = 173 \%$$

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$;
муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$;

муниципальная программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

При условии, что значение показателя $P1 = 173 \%$ муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P1 (173 \%) < 100\%$;

Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, \quad i = 1,$$

где: K_i - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

$$P2 = 70 \% / 2 = 35 \%$$

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%$, где: $P_i \text{ факт}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год; $P_i \text{ пл}$ - плановое значение i показателя на отчетный год.

$$K_i = 70 / 100 * 100 \% = 70 \%$$

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за

отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = 100\%$. В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: $K_i = 0\%$.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$

муниципальная программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

При условии, что значение показателя $P2 (35\%) < 75\%$, муниципальная программа в части расчетов не выполнена.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле: $\text{Ритог} = (P1 + P2) / 2$, где: Ритог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

$\text{Ритог} = (173+35)/2 = 104\%$.

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

$P \text{ итог} > 100\%$ высокоэффективная;

$90\% < P \text{ итог} < 100\%$ эффективная;

$75\% < P \text{ итог} < 90\%$ умеренно эффективная;

$P \text{ итог} < 75\%$ неэффективная.

При условии, что значение показателя $\text{Ритог} = 104\%$, $P \text{ итог} > 100\%$ высокоэффективная.

Минимальные расчетные показатели улично-дорожной сети на территории поселения, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта.

Минимальные расчетные показатели элементов улично-дорожной сети определяются на основании результатов расчетов перспективного уровня автомобилизации, интенсивности движения автотранспорта и пешеходов.

Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования и сети общественного пассажирского транспорта в населенных пунктах (на 1 кв. км территории):

- плотность улично-дорожной сети - 6 км/кв. км;

- плотность опорной улично-дорожной сети - 0,5 км/кв. км;

- плотность магистральной сети - 2,5 км/кв. км.

Расчётные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования определяют потребность в дорогах вне границ населенных пунктов.

Расчетные показатели сети автомобильных дорог.

Основным показателем обеспеченности территории автомобильными дорогами в объеме достаточном для обеспечения устойчивого развития поселения и обеспечения благоприятной среды проживания является плотность сети автомобильных дорог общего пользования, которая определяется отношением протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории, к площади территории.

Таблица 31

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5

улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-
Проезды:	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1
основные							
второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы			1,00	По расчету	-	40	По проекту
основные			0,75	То же	-	60	По проекту
Велосипедные дорожки:	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечания:

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.) с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

2. В условиях реконструкции, а также в зонах с высокой градостроительной ценностью территории допускается снижать расчетную скорость движения для дорог скоростного и улиц непрерывного движения на 10 км/ч. с уменьшением радиусов кривых в плане и увеличением продольных уклонов.

3. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч. в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м. Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных условий движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для перспективного строительства.

В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц районного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

Для обеспечения подъездов к группам жилых зданий и иных объектов, а также к отдельным зданиям в микрорайонах (кварталах) следует предусматривать проезды, в том числе: к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам, участкам школ и дошкольных учреждений – основные с шириной проезжей части 5,5 м; к отдельно стоящим зданиям – второстепенные с шириной проезжей части 3,5 м.

Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 3,5 м.

К отдельно стоящим жилым зданиям высотой не более 9 этажей, а также к объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м., а в малоэтажной (2-3 этажа) застройке при ширине не менее 3,5 м.

Тупиковые проезды к отдельно стоящим зданиям в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» должны быть протяженностью не более 150 м. и заканчиваться разворотными площадками размером в плане 16×16 м.

Использование разворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

В зоне малоэтажной жилой застройки основные проезды проектируются с двусторонним движением с шириной проезжей части 6 м.

Допускается устройство основных проездов с кольцевым односторонним движением транспорта протяженностью не более 300 м. и проезжей частью в одну полосу движения шириной не менее 4 м.

На однополосных проездах необходимо предусматривать разъездные площадки шириной не менее 7 м. и длиной не менее 15 м., включая ширину проезжей части. Расстояние между разъездными площадками, а также между разъездными площадками и перекрестками должно быть не более 200 м.

Вдоль основных проездов необходимо устройство тротуаров шириной не менее 1,5 м. Тротуары могут устраиваться, с одной стороны.

В зоне малоэтажной жилой застройки второстепенные проезды допускается проектировать однополосными шириной не менее 4 м. Устройство тротуаров вдоль второстепенных проездов не регламентируется.

Допускается устройство тупиковых второстепенных проездов шириной 4 м. и протяженностью не более 150 м., при протяженности более 150 м необходимо предусматривать устройство разъездных площадок.

Расстояние от края проезжей части автодорог улично-дорожной сети, сети общественного пассажирского транспорта до жилых и общественных зданий, границ территорий лечебных, дошкольных образовательных учреждений, школ следует принимать с учетом обеспечения требований гигиенических нормативов по уровню шума, вибрации и загрязнения атмосферного воздуха на территории жилой застройки и в жилых помещениях внутри зданий.

Тротуары и велосипедные дорожки следует устраивать приподнятыми на 0,15 м. над уровнем проездов. Пересечения тротуаров и велосипедных дорожек с второстепенными проездами, а на подходах к школам и дошкольным образовательным учреждениям и с основными проездами следует предусматривать в одном уровне с устройством ramпы длиной соответственно 1,5 и 3 м. полосами.

Ширина велосипедной полосы должна быть не менее 1,2 м. при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м. при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м. Наименьшие расстояния безопасности от края велодорожки следует принимать, м.:

- до проезжей части, опор транспортных сооружений и деревьев – 0,75;
- до тротуаров – 0,5;
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта – 1,5.

Основные пешеходные коммуникации (тротуары, аллеи, дорожки, тропинки) обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации.

Проектирование основных пешеходных коммуникаций может осуществляться вдоль улиц и дорог (тротуары) или независимо от них. Ширину основных пешеходных коммуникаций следует рассчитывать в зависимости от интенсивности пешеходного движения в часы пик и пропускной способности одной полосы движения, но принимать не менее 1,5 м.

Общая ширина пешеходной коммуникации в случае размещения некапитальных нестационарных сооружений должна складываться из ширины пешеходной части, ширины участка, отводимого для размещения сооружения, и ширины буферной зоны (не менее 0,75 м.), предназначенной для посетителей и покупателей. Ширина пешеходных коммуникаций на участках возможного встречного движения инвалидов на креслах-качалках не должна быть менее 1,8 м.

Пешеходные переходы следует размещать в местах пересечения основных пешеходных коммуникаций с улицами и дорогами. Пешеходные переходы проектируются в одном уровне с проезжей частью улицы (наземные) или вне уровня проезжей части улицы

(надземные и подземные).

Пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью (наземные) на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать с интервалом 200-300 м.

В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см.

К объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м. и общей ширине не менее 4,2 м.

Пересечения и примыкания дорог и улиц следует располагать на свободных площадках и на прямых участках, пересекающихся или примыкающих дорог.

Пересечения и примыкания дорог в одном уровне независимо от схемы пересечений рекомендуется выполнять под прямым или близким к нему углом. В случаях, когда транспортные потоки не пересекаются, а разветвляются или сливаются, допускается устраивать пересечения дорог под любым углом с учетом обеспечения видимости.

На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт - транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/ч. должны быть соответственно не менее, м.: 25 и 40. Для условий «пешеход – транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч. соответственно 8*40 и 10*50 м.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургонов, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

В пределах жилых территорий и на придомовых территориях следует предусматривать открытые площадки (гостевые автостоянки) для парковки легковых автомобилей посетителей, из расчета 40 машино-мест на 1000 жителей, удаленные от подъездов обслуживаемых жилых зданий не более чем на 200 м.

Открытые автостоянки для временного хранения (парковки) легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе %:

- жилые районы – 25;
- производственные зоны – 25;
- зоны массового кратковременного отдыха – 15.

На автостоянках, обслуживающих объекты посещения различного функционального назначения, следует выделять места для парковки личных автотранспортных средств, принадлежащих инвалидам.

При устройстве открытой автостоянки для парковки легковых автомобилей на отдельном участке ее размеры определяются средней площадью, занимаемой одним автомобилем, с учетом ширины разрывов и проездов.

Площадь участка для стоянки одного автотранспортного средства следует принимать на одно машино-место, м²:

- легковых автомобилей – 25 (22,5)*;
- грузовых автомобилей – 40;
- автобусов – 40;
- велосипедов – 0,9.

В скобках – при примыкании участков для стоянки к проезжей части улиц и проездов.

Открытые наземные автостоянки проектируются в виде дополнительных полос на

проезжей части и в пределах разделительных полос. Специальные полосы для стоянки автомобилей могут устраиваться вдоль основных проезжих частей местных и боковых проездов, жилых улиц, дорог в промышленных и коммунально-складских зонах, магистральных улиц с регулируемым движением транспорта.

Территория открытой автостоянки должна быть ограничена полосами зеленых насаждений шириной не менее 1 м., в стесненных условиях допускается ограничение стоянки сплошной линией разметки.

Территория автостоянки должна располагаться вне транспортных и пешеходных путей и обеспечиваться безопасным подходом пешеходов.

Ширина проездов на автостоянке при двухстороннем движении должна быть не менее 6 м., при одностороннем – не менее 3 м..

Нормативы обеспеченности объектами для хранения и обслуживания транспортных средств

Автостоянки для постоянного хранения автомобилей и других мото-транспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 200 метров от входов в жилые дома.

Расстояния от наземных и наземно-подземных гаражей, открытых стоянок, предназначенных для постоянного и временного хранения легковых автомобилей, и станций технического обслуживания до жилых домов и общественных зданий, а также до участков школ, детских яслей-садов и лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 32.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от въездов в гаражи и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	10 и менее	11-30
Жилые дома	10**	15	25	35	15	25
В том числе торцы жилы домов без окон	6**	10	15	25	15	25
Общественные здания	6**	10**	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	*
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	*	*	50	*

*Определяется по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

**Для зданий гаражей III и V степеней огнестойкости расстояния следует принимать не менее 12 метров.

Примечание:

1. Расстояния следует определять от окон жилых и общественных зданий и от границ земельных участков общеобразовательных школ, детских дошкольных учреждений и лечебных учреждений со стационаром до стен гаража или границ открытой стоянки.

2. Расстояния от секционных жилых домов до открытых площадок вместимостью 101-300 машин, размещаемых вдоль продольных фасадов, следует принимать не менее 50 метров.

3. Для гаражей I-II степеней огнестойкости расстояния допускается сокращать на 25% при отсутствии в гаражах открывающихся окон, а также въездов, ориентированных в сторону жилых и общественных зданий.

4. Гаражи и открытые стоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью более 300 машиномест и станции технического обслуживания при числе постов более 30 следует размещать вне жилых районов на производственной территории на расстоянии не менее 50 м. от жилых домов. Расстояния определяются по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

5. В одноэтажных гаражах боксового типа, принадлежащих гражданам, допускается устройство погребов.

Дальность пешеходных подходов к ближайшим остановкам общественного пассажирского транспорта

Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного

пассажи́рского транспорта следует принимать не более 500 метров. В производственных и коммунально-складских зонах – не более 400 метров от проходных предприятий; в зонах массового отдыха и спорта – не более 800 метров от главного входа. В условиях сложного рельефа, при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 метров на каждые 10 метров преодолеваемого перепада рельефа.

В районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена – до 800 метров.

Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта

Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселений следует принимать, метров: для автобусов - 400 - 600, экспресс- автобусов - 800 – 1200. Объекты по техническому обслуживанию автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 5 постов – 0,5; на 10 постов – 1,0; на 15 постов – 1,5. Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей до жилых, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 по таблице 33.

Санитарные разрывы от объектов по обслуживанию автомобилей таблица 33

Объекты по обслуживанию автомобилей	Расстояние, м, не менее
Легковых автомобилей до 5 постов (без малярно-жестяжных работ)	50
Легковых, грузовых автомобилей, не более 10 постов	100
Грузовых автомобилей	300
Грузовых автомобилей и сельскохозяйственной техники	300

Противопожарные расстояния от объектов по обслуживанию автомобилей до соседних объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета - одна топливораздаточная колонка на 1000 транспортных средств, принимая размеры их земельных участков, га, для станций: на 2 колонки – 0,1; на 5 колонок – 0,2; на 7 колонок – 0,3. Санитарно-защитные зоны для автозаправочных станций устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м., для: автозаправочных станций для заправки грузового и легкового автотранспорта жидким и газовым топливом – 100; автозаправочных станций не более 3 топливораздаточных колонок только для заправки легкового автотранспорта жидким топливом, в том числе с объектами обслуживания (магазины, кафе) – 50. Противопожарные расстояния от АЗС до других объектов следует принимать в соответствии с требованиями Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности». Моечные пункты автотранспорта размещаются в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава: автотранспортные предприятия, их производственные и эксплуатационные филиалы, базы централизованного технического обслуживания, станции технического обслуживания легковых автомобилей, открытые площадки для хранения подвижного состава, гаражи-стоянки для хранения подвижного состава, топливозаправочные пункты). Санитарно-защитные зоны для моечных пунктов устанавливаются в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, в том числе ориентировочные размеры санитарно-защитных зон составляют, м.: для моек грузовых автомобилей портального типа – 100 (размещаются в границах промышленных и коммунально-складских зон, на магистралях на въезде, на территории автотранспортных

предприятий); для моек автомобилей с количеством постов от 2 до 5 – 100; для моек автомобилей до двух постов – 50.

Нормативы озеленения площади санитарно-защитных зон, отделяющих автомобильные дороги от объектов жилой застройки

Нормативы озеленения площади санитарно-защитных зон, отделяющих автомобильные дороги от объектов жилой застройки, следует принимать в зависимости от ширины зоны не менее: до 300 метров – 60 процентов; свыше 300 метров до 1000 метров – 50 процентов; свыше 1000 метров – 40 процентов.

Нормативы озеленения площади санитарно-защитных зон, отделяющих железнодорожные линии от объектов жилой застройки, следует принимать в зависимости от ширины зоны не менее: до 300 метров – 60 процентов; свыше 300 метров до 1000 метров – 50 процентов; свыше 1000 метров – 40 процентов.

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

Совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Отрадо-Ольгинского сельского поселения предусматривает следующие мероприятия:

1. Внесение изменений в Генеральный план сельского поселения:

- при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий Программы;
- при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории;
- при наступлении событий, выявляющих новые приоритеты в развитии поселения, а

также вызывающих потерю своей значимости отдельных мероприятий.

Для информационного обеспечения реализации Программы необходимо функционирование, использование и доступность официального сайта Отрадо-Ольгинского сельского поселения Гулькевичского района.

Основными задачами по нормативному правовому и информационному обеспечению реализации мероприятий являются:

- обеспечение контроля за реализацией генерального плана поселения;
- разработка муниципальных правовых актов в области градостроительных и земельно-имущественных отношений;

– внедрение в практику предоставления земельных участков из состава земель муниципальной собственности на территории поселения для целей строительства и целей, не связанных со строительством, процедуры торгов (конкурсов, аукционов).

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 городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, 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 транспортной 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 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, 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 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.

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.

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система 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 самоуправления 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 в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Исполняющий обязанности главы
Отрадо-Ольгинского
сельского поселения