|  |
| --- |
| ПРИЛОЖЕНИЕ  к постановлению администрации  Белореченского городского поселения Белореченского района  от 28.08.2017 № 459 |

Программа

комплексного развития транспортной

инфраструктуры Белореченского городского

поселения Белореченского района Краснодарского края

на 2017-2034

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Белореченского городского поселения Белореченского района Краснодарского края на период 17 лет (до 2034 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г., 2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2034 г.- разработана в соответствии с основными направлениями развития Белореченского городского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утвержденным решением №1 39 сессии Совета Белореченского городского поселения Белореченского района от 14 ноября 2008 года.

### Паспорт программы

### 

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Белореченского городского поселения Белореченского района Краснодарского края на 2017- 2034 г.г. | | |
| Основания для разработки | - постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  - постановление Правительства РФ от 01.10 2015 г. № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов» - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  - СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;  - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ;  - Федеральный закон от 29.12.2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;  - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;  - Генеральный план Белореченского городского поселения Белореченского района Краснодарского края;  - Устав Белореченского городского поселения Белореченского района. | | |
| Муниципальный заказчик программы | Администрация Белореченского городского поселения Белореченского района Краснодарского края | | |
| Разработчик Программы,  адрес местонахождения | Администрация Белореченского городского поселения Белореченского района Краснодарского края | | |
| Цель и задачи программы | - увеличение доли дорог с усовершенствованным типом покрытием;  - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания;  - доступность объектов транспортной инфраструктуры;  - развитие транспортной инфраструктуры;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. | | |
| Важнейшие целевые показатели | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают:  -технико-экономические,  -финансовые,  -социально-экономические,  -показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | | |
| Сроки реализации программы | Сроки реализации программы 2017-2034 гг.  Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования:  Первый этап - 2017-2021гг.  Второй этап - 2022-2034гг. | | |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий | - строительство и реконструкция автомобильных дорог; - обеспечение доступного транспортного обслуживания населения;  - обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения;  - строительство тротуаров и пешеходных пространств;  - строительство велодорожек;  -обучение в детских образовательных учреждениях ПДД и правилам безопасности и корректного поведения на дороге. | | |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования | | |
| Год | В ценах  2014 г.,  (тыс. руб.) | В ценах 2028 г. с учетом инфляции,  (тыс. руб.) |
| 2017 | 5100,000 | 5600,000 |
| 2018 | 5200,000 | 5700,000 |
| 2019 | 5300,000 | 5800,000 |
| 2020 | 5400,000 | 5900,000 |
| 2021-2022 | 5500,000 | 6000,000 |
| 2023-2024 | 5600,000 | 6100,000 |
| 2025-2034 | 5700,000 | 6200,000 |
| **ИТОГО** | **37800,000** | **41300,000** |
| Источники финансирования Программы: | Источниками финансирования Программы являются:  -бюджетные средства (местного, регионального, федерального бюджетов), в рамках целевых и ведомственных программ;  -заемные средства;  -внебюджетные средства (средства частных инвесторов, в том числе по договору концессии). | | |

**II Характеристика существующего**

**состояния транспортной инфраструктуры**

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

Транспортный комплекс Белореченского городского поселения представлен двумя видами транспорта – автомобильным и железнодорожным.

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

Территорию Белореченского городского поселения в его центральной части пересекает дорога - ул. Первомайская «подъезд к городу Белореченск». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги: ОЗОПР 303 К- 137, общая протяженность – 2 862 метра, протяженность в границах поселения 2 862 метра.

Улица Железнодорожная, автомобильная дорога «г. Белореченск – г. Апшеронск» проходит по восточной части поселения. Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги ОЗОПР 303 К-020, общей протяженностью –1 180 метров.

**2.1. Анализ положения поселения**

Площадь населенного пункта составляет – 3 848 га., из них в состав территории поселения входят земли следующих категорий:

- зона производственного и коммунально-складского назначения – 137,2 га.;

- зона инженерной инфраструктуры – 0 га.;

- зона транспортной инфраструктуры – 238,95 га.;

- рекреационная зона – 11 га.;

- зона сельскохозяйственного использования – 524,16 га.;

- зона специального назначения – 0 га.;

- зона акваторий – 0 га.;

- зона природных территорий – 0 га.

**2.2. Прогноз перспективной численности населения**

**Численность населения Белореченского городского поселения**

*Таблица 1*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Численность населения (факт 2016 года), чел.** | **Численность населения (прогноз на 2034 год), чел.** | **Процент роста, %** |
| 52 084 | 52 335 | 100,5 |

*.*

**Численность населения Белореченского городского поселения**

**в разрезе возрастных групп**

*Таблица 2*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Возрастные группы | Факт, чел. | | Прогноз на 2034 год, чел. |
| 2006 | 2016 |
| Общая численность населения | 53 042 | 52 084 | 52 335 |
| из них: трудоспособного возраста | 23 513 | 23 935 | 24 070 |
| старше трудоспособного возраста (пенсионеры) | 18 347 | 17 912 | 18 083 |
| младше трудоспособного возраста | 11182 | 10237 | 10 182 |
| из них: дошкольного возраста | 5144 | 4997 | 4980 |
| школьного возраста | 6038 | 5240 | 5202 |

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

Прогноз численности населения Белореченского городского поселения разработан на основе следующих этапов:

- I очередь – ориентировочно 2017-2021 год;

- расчетный срок – ориентировочно до 2034 года.

Проектируемая территория обладает градостроительным, потенциалом. На перспективу прогнозируется развитие в поселении обрабатывающих производств, производства строительных материалов и перерабатывающих предприятий, а также предприятий сферы обслуживания.

**2.3. Социально-экономическая и градостроительная**

**характеристика поселения, оценка транспортного спроса**

Производственный сектор экономики города представлен предприятиями обрабатывающей промышленности, производства и распределения электроэнергии, газа и воды: ООО «Южная соковая компания», ООО «Викторя», ООО «Кубань-Ти».

Лидерами по производству плодоовощных консервов остаются соки и нектары торговой марки «Вико» и «Сочная долина». Данные виды продукции занимают 71,0 % от общего пищевого производства.

Производство продукции сельского хозяйства по прежнему формируется за счет ЗАО «Птицефабрика Белореченская», ООО ТК «Белореченский» а также личных подсобных и фермерских хозяйств.

В 2016 году производство овощей увеличилось на 1,7 тыс. тонн или на 34%, что составило 6,7 тыс. тонн. Это связано с развитием тепличного производства овощей в ЛПХ и в ООО ТК «Белореченский».

На территории городского поселения завершено строительство первой очереди блока теплиц ООО ТК «Белореченский» по производству овощной продукции (огурцы, томаты) с инженерными коммуникациями и мини ТЭЦ на площади 9,2 га.

Рынок потребительских услуг представляют свыше 750 хозяйствующих субъектов. Малый бизнес составляет более 62% от всего рынка потребительских услуг города.

Оборот розничной торговли ежегодно увеличивается с темпом роста около 104,5 %. Обеспеченность населения объектами розничной торговли, (кв. м. на 1 тыс. населения) составила 1163 кв.м. Темп роста розничной торговли связан с открытием новых торговых центров, расширением торговых площадей, строительством новых частных магазинов.

Около 68% розничного товарооборота крупных и средних предприятий города приходится на продовольственную группу товаров.

Спросом у населения пользуются магазины по продаже строительных и отделочных материалов, мебели, готовой одежды и обуви, подарочной и сувенирной продукции. Ценовая политика на рынке розничной торговли доступна и удовлетворяет спрос населения.

Сеть предприятий общественного питания представлена 70 общедоступными столовыми и закусочными, кафе, барами и ресторанами.

Платные услуги населению формируют услуги пассажирского транспорта, бытовые, коммунальные, жилищные услуги. Объем платных услуг населению в 2016 году составил 3 142,5 млн.руб.

**2.4. Характеристика функционирования и показатели**

**работы транспортной инфраструктуры**

Транспортная отрасль Белореченского городского поселения представлена предприятиями автомобильного и железнодорожного транспорта, а также предприятием по эксплуатации автодорог общего пользования.

Маршрутная сеть общественного транспорта охватывает 90,9 % всей территории города. Ведущими предприятиями транспортной отрасли, занимающиеся пассажироперевозками, являются ООО «Чайка», ООО «Елизавета», ООО «Тон». Ежедневно выходят на линию около 60-70 маршрутных такси.

На территории городского поселения располагаются следующие объекты транспортной инфраструктуры:

- 47 станций технического обслуживания;

- 16 автозаправочных станций;

- 5 автогазозаправочных станций;

- 12 автомоек.;

- наземная стоянка индивидуального транспорта мощностью 120 машино-мест;

- 115 остановочных павильонов общественного транспорта.

**2.5. Характеристика сети дорог**

**Белореченского городского поселения**

Большинство улиц и дорог Белореченского городского поселения имеют асфальтобетонное покрытие.

Основные показатели существующей улично-дорожной сети Белореченского городского поселения приведены ниже.

Протяженность улиц по типам дорожных покрытий

*Таблица 3*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Протяженность улиц  по типам дорожных покрытий. | | | | |
| Асфальтобетон | Железобетонное | Гравий | Грунт | Всего |
| 67 км. | - | 144 км. | - | 211 км. |

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования проходящих в границах населенных пунктов составляет 211 км.

**Основные показатели существующей улично-дорожной сети**

Таблица 4

| Показатели улично-дорожной сети | Протяженность участка автодороги, км | Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, м2 |
| --- | --- | --- |
| Общая протяженность / общая площадь покрытия, | 211 |  |
| в том числе по категориям:  - магистральные дороги  - улицы в жилой застройке основные  - улицы в жилой застройке второстепенные  - проезды | 67 |  |

**2.5.1. Транспортно-планировочная характеристика**

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

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

**2.5.2. Скорость движения в населенном пункте**

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

**2.5.3. Интенсивность движения транспортных потоков**

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

**2.5.4. Экологическая нагрузка на окружающую среду**

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

**2.5.5. Оценка качества содержания дорог**

**Анализ состояния существующей улично-дорожной сети**

В настоящее время выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требований СНиП 2.07.01-89\*«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

- отсутствие дорожной одежды капитального типа на некоторых улицах и дорогах;

- отсутствие тротуаров и велодорожек на улицах.

**Мероприятия направленные на улучшение качества**

**существующей улично-дорожной сети**

В период с 2015 по 2016 годы, в рамках подпрограммы софинансирования «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края», в Белореченском городском поселении проведены мероприятий по ремонту автодорог.

На условиях софинансирования в 2015 году был проведен капитальный ремонт дорог с асфальтным покрытием по пер. Фестивальному и ул. Полевая.

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

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

.

**Объем капитальных вложений на реконструкцию**

**дорог с 2013-2015годы**

*Таблица 5*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование**  **улицы/переулка** | **Длинна**  **участка,**  **км.** | **Средства поселения, тыс. руб.** | **Другие**  **источники, тыс.руб.** | **Год**  **реализации** |
| **реконструкция дорожной сети** | | | | | |
| 1 | пер. Фестивальный |  | 7208,000 | 27185,121 | 2015 |
| 2 | ул. Полевая |  | 7208,000 | 27185,121 | 2015 |
| 3 | ул. Полевая (частично выполнен 2 этап) |  |  |  | 2016 |

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

**2.6. Анализ состава парка транспортных**

**средств и уровня автомобилизации**

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

**Предприятия транспортного обслуживания**

*Таблица 6*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№пп** | **Наименование**  **предприятия** | **Вид деятельности** |
|
|  | ООО «Гавис –Сервис» | шиномонтаж, автомойка, кузовныеработы и т.п. |
|  | ООО «Базальт» | шиномонтаж |
|  | ООО «Автогазсервис» | установка газового оборудования |
|  | ООО «Белгаз» | установка, обслуживание газового оборудования для автомобилей |
|  | ООО «ХимпромСервис» | автомойка |
|  | ООО «Югшинсервис» | шиномонтаж, автомойка |
|  | ИП «Хлыстов А.М». | ремонт двигателей, электрооборудования, ТО |
|  | ИП «Блбулян» | шиномонтаж |
|  | ИП «Жук» | кузовныеработы |
|  | «Фаворит» ИП Мусоян | (ремонт двигателя, ремонт ходовой); интернет магазин запчастей. |
|  | «Авторемонт»  ИП «Макарков» | ремонт ходовой, двигателя |
|  | ИП «Райсян» | автомойка |
|  | ИП «Абрамова» | ремонт ходовой, двигателя |
|  | «Подшипник» | Ремонт ходовой |
|  | ИП «Гришина» | развалсхождение, ремонтходовой |
|  | ИП «Бичахчиев» | Ремонт ходовой, двигателя |
|  | ИП «Шахраманян» | автомойка |
|  | ИП «Аюгин» | автомойка, шиномонтаж |
|  | ИП «Валишвили» | автомойка |
|  | ИП «Лагутина» | автомойка |
|  | ИП «Гидлян» | автомойка |
|  | ИП «Баберцян» | развалсхождение, ремонтходовой |
|  | ИП «Ведров» | установка автосигнализации, акустики,партроников |
|  | ИП «Щанкин» | развал-схождение |
|  | ИП «Назаренко» | ремонт электрооборудования |
|  | ИП «Прохоренко» | сто |
|  | ИП «Аманатидис» | сто, автомойка |
|  | ИП «Стародубцев» | шиномонтаж |
|  | ИП «Межлунян» | ремонтходовой, двигателя, шиномонтаж,мойка |
|  | ИП «Пресняков» | ремонт ходовой, шиномонтаж |
|  | ИП «Уланов» | ремонт ходовой, шиномонтаж |
|  | ИП «Закирьянц» | шиномонтаж (примагазине «ШинныйцентрХенкок») |
|  | ИП «Новиков» | сто, кузовные работы |
|  | ИП «Олейников» | Ремонт ходовой |
|  | ИП «Бугаева» | шиномонтаж |
|  | ИП «АванесянГарик» | сто, ремонт ходовой , ремонт двигателей |
|  | ИП «Яценко» | ремонт и обслуживание аккумуляторных батарей |
|  | ИП «Алексеева» | шиномонтаж |
|  | ИП «Яконян» | ремонт электрооборудования |
|  | ИП «Коломийцев» | Ремонт радиаторов |
|  | ИП «Гринфель» | технический осмотр и ремонт карбюраторов |
|  | ИП «Усов» | ремонт ходовой, покраска |
|  | ИП «Каладжан» | шиномонтаж |
|  | ИП «Сухов» | шиномонтаж |
|  | ИП «Душечкин» | Ремонт ходовой, шиномонтаж |
|  | ИП «Федько» | Ремонт электрооборудования |
|  | ИП «Марикян» | Ремонт ходовой, шиномонтаж. |
|  | ИП «Педченко» | ремонт ходовой, электрооборудования |
|  | ИП «Шмаков» | шиномонтаж |
|  | ИП «Хачатрян» | автомойка |
|  | ИП «Акопян» | автомойка |
|  | ИП «Хноян» | сто (техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей) |
|  | ИП «Карнаухов» | сто (техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей); мойка; шиномонтаж |
|  | ИП «Косоног» | сто и шиномонтаж |
|  | ИП «Рыбка» | автомойка ( 5 боксов) |
|  | ИП «Сиянов» | сто |

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

**Уровень автомобилизации, нормативная потребность**

*Таблица 7*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Категория автотранспорта** | **Согласно нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89\* (Принятые нормативы)** | **Нормативная потребность (2016г.)** | **Фактический уровень автомобилизации СП** |
| 1 | легковые автомобили | 350 на 1 тыс.чел | 2736 | 2949 |
|  | в т.ч. такси | 3-4 на 1 тыс.чел. | 25-30 | 1 |
|  | в т.ч. ведомственные автомобили | 2-3 на 1 тыс.чел. | 14-20 | 2 |
| 2 | грузовые автомобили | 25-40 на 1 тыс.чел. | 195-315 | 627 |
| 3 | автобусы | 5-7 на 1 тыс.чел. | 35-50 | 41 |
| 3 | мотоциклы и мопеды | 100-150 на 1 тыс.чел. | 780-1150 | 93 |
| Всего: | | | | 3713 |

В настоящее время уровень автомобилизации Белореченского городского поселения насчитывает 3 713 единиц транспортных средств.

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

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

По количеству легкового автотранспорта Белореченское городское поселение имеет незначительный избыток в 213-ти единицах транспортных средств.

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

**2.7. Характеристика работы транспортных средств**

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Транспортная отрасль Белореченского городского поселения представлена предприятиями автомобильного и железнодорожного транспорта, а также предприятием по эксплуатации автодорог общего пользования.

Маршрутная сеть общественного транспорта охватывает 90,9 % всей территории города. Ведущими предприятиями транспортной отрасли являются, занимающиеся пассажироперевозками являются ООО «Чайка», ООО «Елизавета», ООО «Тон». Ежедневно выходят на линию около 60-70 маршрутных такси.

Наименование городских и пригородных маршрутов

*Таблица 8*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Порядковый номер маршрута** | **Регистрационный номер маршрута** | **Наименование маршрута** | **Количество транспортных средств** |
| 1 | 2 | ДНТ Золотая осень - Универмаг | 1 |
| 2 | 2А | Железнодорожный вокзал - ДНТ Золотая осень | 4 |
| 3 | 5А | ЦРБ - Рынок - ул. Суворова | 3 |
| 4 | 7 | Рынок - Птицефабрика | 2 |
| 5 | 14 | Железнодорожный вокзал - ул. Келермесская | 4 |
| 6 | 15 | Железнодорожный вокзал - ЦРБ | 8 |
| 7 | 17 | Железнодорожный вокзал - Птицефабрика | 8 |
| 8 | 18 | ЦРБ - Рынок - ул. Полевая | 2 |
| 9 | 19 | Железнодорожный вокзал - ДНТ Золотая осень | 7 |
| 10 | 19А | Железнодорожный вокзал - ДНТ Водитель | 1 |
| 11 | 20 | Ул. Суворова - ДНТ Солнышко | 8 |
| 12 | 21 | ЦРБ - Универмаг - ул. Набережная - Ж.д. вокзал - ул. Набережная - Универмаг - Ж.д. вокзал - ЦРБ | 6 |
| 13 | 23 | Железнодорожный вокзал - ул. Кочергина - Птицефабрика | 8 |
| 14 | 102 | Белореченск - х. Терновый | 1 |
| 15 | 103 | Белореченск - п. Лесной | 1 |
| 16 | 105 | Белореченск - п. Молодежный | 2 |
| 17 | 106 | Белореченск - ст. Гурийская | 1 |
| 18 | 107 | Белореченск - ст. Пшехская (3 микрорайон) | 2 |
| 19 | 107А | Белореченск - ст. Пшехская (ж.д. вокзал) | 2 |
| 20 | 108 | Белореченск - Новогурийский | 1 |
| 21 | 109 | Белореченск - Рязанская | 2 |
| 22 | 110 | Белореченск - п. Приречный | 1 |
| 23 | 111 | Белореченск - п. Восточный | 1 |
| 24 | 112А | Белореченск - с. Архиповское | 1 |
| 25 | 113 | Белореченск - х. Лантратов | 1 |
| 26 | 114А | Белореченск - п. Степной | 1 |
| 27 | 115 | Белореченск - Высотный | 2 |
| 28 | 116 | Белореченск - Бжедуховская | 1 |
| 29 | 117 | Белореченск - х. Грушевый | 1 |
| 30 | 118 | Белореченск - Великовечное | 1 |
| 31 | 118Э | Белореченск - Великовечное (экспресс) | 3 |
| 32 | 120 | Белореченск - х. Кубанский | 1 |
| 33 | 122 | Белореченск - Долгогусевский | 1 |
| 34 | 123 | Железнодорожный вокзал –  п. Садовый | 1 |
| 35 | 124 | Белореченск (ЦРБ) –  х. Ивановский | 1 |
| 36 | 125 | Белореченск (ЦРБ) - п. Родники (ул. Российская) | 1 |
| 37 | 128 | Белореченск (ЦРБ) - п. Новый | 1 |
| 38 | 129 | Белореченск (ЦРБ) –  п. Заречный | 1 |
| 39 | 193 | Белореченск - Беляевский | 1 |

**2.8. Характеристика условий немоторизированного**

**передвижения (пешеходного и велосипедного)**

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

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

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

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

Проблема парниковых газов также одна из приоритетных, поскольку [глобальное потепление](http://pandia.ru/text/category/globalmznoe_poteplenie/) вызывает огромную обеспокоенность во всём мире. Половину выбросов углекислого газа приходится на долю транспорта, что увеличивает эмиссию газов.

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

***«От города машин к городу людей»***

**Велодвижение**

**Основные понятия и термины**

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

**Велосипедная или велосипедно-пешеходная полоса** (совместная полоса или полоса для многих пользователей) – предназначенная преимущественно или исключительно для движения велосипедистов и пешеходов.

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

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

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

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

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

- перепланировка типичной улицы в вело- пешеходную зону;

- ограничение скорости движения автотранспорта на сельской улице до 30 км/ч с организацией совмещённого автомобильно-велосипедного движения;

- устройство велосипедной дорожки (или вело- полосы) вместо крайней правой полосы проезжей части на улицах с различным количеством полос проезжей части.

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

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

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

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

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

- повысить транспортную подвижность населения России на 15-20%;

- обеспечить улучшение экологической ситуации на транспорте;

- снизить количество дорожно-транспортных происшествий и ущерб от них не менее, чем на 20%;

- сформировать оптимальную сферу использования вело- транспорта и обеспечить его рациональное взаимодействие с другими видами транспорта;

- обеспечить активное использование вело- транспортных средств, что позволит сократить транспортные издержки на менее чем на 10-15%;

- повысить мобильность и улучшить состояние здоровья населения.

**Пешеходное движение**

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

**Пешеходное движение** является самым важным видом передвижения на кратчайшие расстояния - до 1-2 км. Однако в течение долгого времени пешеходное движение само по себе не считалось видом движения и, соответственно, рассматривалось по большей части как добавление к дорогам или узлам общественного транспорта. Таким образом, пешеходная инфраструктура представляет собой набор отдельных элементов, нежели спланированную сеть. А ведь большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе также сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным/ландшафтным проектированием.

**Для развития пешеходного движения требуется:**

- проложить пешеходные линии движения, соединяющие с транспортно-пересадочными узлами на маршрутах общественного транспорта;

- обеспечить круглогодичное обслуживание и уборку тротуаров;

- проложить пешеходные линии движения, ведущие в парки, сады, к площадям;

- информировать население о преимуществах передвижения пешком.

ПКР транспортной инфраструктуры, предусматривается:

- устройство велосипедных дорожек к местам отдыха, и общественным центрам;

- пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров с местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.

**Нормативные данные по устройству**

**велосипедных и пешеходных дорожек**

*Таблица 9*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № пп | Категория дорог и улиц | ширина тротуара, м | Примечание |
| **Велосипедные дорожки** | | | |
| 1 | по краю проезжей части | 1 | в направлении транспортного потока |
| 2 | по краю проезжей части | 1 | при встречном движении |
| 3 | вдоль тротуара | 0 |  |
| **Пешеходные дорожки** | | | |
| 1 | главная улица | 2,5 |  |
| 2 | улица в жилой застройке | 1,5 |  |

**2.9. Характеристика работы коммунальных и дорожных служб**

На территории поселения нет коммунальных служб отвечающих за содержание дорог. Смет мусора и очистка от снега улиц поселения осуществляется на основании муниципальных контрактов с предприятиями.

**2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной**

**инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

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

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

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

Одним из основных источников загрязнения планируемой территории являются автомобильный транспорт.

По территории Белореченского городского поселения помимо внутриквартальных дорог проходит 2 основные дороги:

1. Регионального или межмуниципального значения ул.Первомайская «Подъезд к городу Белореченск»
2. Регионального или межмуниципального значения ул. Железнодорожная, автомобильная дорога «г. Белореченск- Апшеронск»

Обе дороги регионального или межмуниципального значения, проходят по населенному пункту и оказывают минимальное неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

Стационарных постов наблюдения в Белореченском городском поселении нет.

* 1. **Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры**
     1. **Автомобильный транспорт**

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичными:

- в связи со сложившейся структурой;

- с учетом увеличения пропускной способности;

- прокладкой новых улиц и дорог общего пользования.

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

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

Сложившиеся транспортные направления позволяют обеспечить удобную связь между различными функциональными зонами поселения: жилыми, общественными, производственными, рекреационными и т. д.

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

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

На период действия ПКР транспортной инфраструктуры согласно мероприятиям, предусмотренным Генеральным планом и положениям проекта схемы территориального планирования Белореченского городского поселения Белореченского района, предусмотрен ряд мероприятий:

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

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

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

- магистральные дороги;

- улицы в жилой застройке основные;

- улицы в жилой застройке второстепенные;

- проезды.

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

**Ориентировочные показатели под строительство и**

**реконструкцию автомобильных дорог и отдельных участков**

*Таблица 10*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели улично-дорожной сети по категориям | Протяженность  участка автодороги, км | Ориентировочная площадь  участков земельных отводов  под автодорогу, м2 |
| улицы в жилой застройке  основные | 67 |  |

*Примечание:*

1. Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на последующей стадии проектирования автодорог.

2. Площадь участков земельных отводов под автодороги определена исходя из средних показателей СН 467-74 «Нормы отвода земель для автомобильных дорог»:

- I категория – 4 полосы -50 м.;

- II категория – 2 полосы – 40 м.;

- III категория – 2 полосы – 35 м.;

- IV категория – 2 полосы – 28м.

Дальнейшее развитие транспортной структуры поселения должно происходить не только за счет повышения значимости уже сложившихся осей и доведения их технического состояния до уровня более высоких категорий, но и за счет включения в ее структуру новых и дополнительных направлений и выделения узлов развития. Это, прежде всего, проектируемые территории под размещение объектов придорожного сервиса и промышленных объектов, которые послужат «точкой роста» экономики поселения.

На расчетный срок проектом предусматривается:

- сохранение 16 автозаправочных станций, суммарная мощность которых покрывает потребности жителей поселения;

- сохранение 12 автомоек, одна из которых грузовая, суммарная мощность которых покрывает потребности жителей поселения;

- сохранение наземной стоянки индивидуального транспорта мощностью 120 машино- мест.

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

- сохранение 115 остановочных павильонов общественного транспорта.

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

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

* + 1. **Железнодорожная сеть**

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

* + 1. **Прогноз транспортного спроса**

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

- социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе);

- личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе);

- культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу);

- психологические (мотивация);

- состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Уровень мобильности населения России существенно ниже развитых стран, а это важный фактор развития рынка труда и туризма, роста доходов и расходов и, как следствие, общего экономического развития страны.

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

* 1. **Оценка нормативно-правовой базы**

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

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

Поэтому главной задачей остается удовлетворение потребностей в оказании высококачественных услуг в совокупности с учетом платежеспособности населения. Это означает, что необходим государственный контроль над установлением тарифов, в первую очередь для социально значимых видов автотранспортных услуг.

Хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта имеют некоторые возможности контролировать тарифы и значительные возможности при тайном сговоре.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы предусматривает три основные составляющие:

1. конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
2. высокопроизводительную, безопасную транспортную инфраструктуру и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
3. создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

**III. Прогноз транспортного спроса**

* 1. **Прогноз транспортного спроса**

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

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

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

* 1. **Прогноз развития транспортной инфраструктуры**
     1. **Грузовые перевозки**

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

* 1. **Прогноз развития дорожной сети**

**Реконструкция, строительство существующих улиц и дорог населенных пунктов, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц на период с 2017 по 2021 г.**

*Таблица 11*

| № **п/п** | **Наименование улицы** | **В границах улиц** | **Протяженность, км.** | **Ширина**  **земляного полотна, м.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Белореченское городское поселение** | | | | |
|  | ул. Шабанова | от ул. Комсомольской до ул. Больничной | 0,7311 | 8 |
|  | ул. Калинина | от ул. 40 лет Октября до ул. Международной | 1,001 | 8 |
|  | ул. Победы | от ул. Конармейская до пер. Узкого | 3,546 | 8 |
|  | ул. Железнодорожная | от ул. Калинина до ул. Ленина | 0,445 | 8 |
|  | ул. Гоголя | от ул. Мира до ул. Ленина | 0,172 | 8 |
|  | ул. Мира | от ул. Кирова до ул. Дундича | 1.697 | 8 |
|  | ул. 40 лет ВЛКСМ | от ул. Победы до ул. Луначарского | 0,842 | 8 |

**Строительство тротуаров вдоль существующих**

**жилых улиц на период с 2017 по 2021 г.**

*Таблица 12*

| № **п/п** | **Наименование улицы** | | **В границах улиц** | | **Протяженность, км.** | | **Наименьшая ширина тротуаров, м.** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **г. Белореченск** | | | | | | | | |
| 1 | | ул. Суворова | | от ул. Грознефть до ул. Гагарина | | 0,170 | | 1 |
| 2 | | ул. Кирова | | от Техникума до ул. Луценко | | 0,103 | | 1,5 |
| 3 | | ул. Щорса | | вдоль дома № 125/1 по ул. Ленина | | 0,089 | | 2 |

* 1. **Прогноз уровня автомобилизации**

**Показатели безопасности дорожного движения по годам и к сроку реализации программных мероприятий в полном объеме**

*Таблица 13*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **2016г.** | **2017г.** | **2018г.** | **2019г.** | **2020г.** | **2021-2022г.** | **2023-2024г.** | **2025-2030г.** | **Итого** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| 1 | Устройство велодорожек % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | **100** |
| 2 | Устройство тротуаров % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 3 | Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки % | 0,0 | 0,0 | 20,0 | 30,0 | 20,0 | 30,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 4 | Строительство объектов придорожного сервиса. | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 5 | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц % | 5,9 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 28,2 | 26,9 | 28,9 | **100** |

**Нормативная потребность в автотранспортных**

**средствах на расчетный срок**

*Таблица 14*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **Согласно Нормативам градпроектирования КК, СНиП 2.07.01.89\* (Принятые нормативы)** | **Нормативная потребность (2028г.)** |
| 1 | легковых автомобилей | 350 на 1 тыс.чел | 2975 |
| 1.1 | в т.ч. такси | 3-4 на 1 тыс.чел. | 24-32 |
| 1.2 | в т.ч. ведомственные автомобили | 2-3 на 1 тыс.чел. | 16-24 |
| 2 | грузовых автомобилей | 25-40 на 1 тыс.чел. | >320 |
| 3 | мотоциклы и мопеды | 100-150 на 1 тыс.чел. | 800 |

Для удовлетворения транспортного спроса в передвижении необходимо решить следующие задачи:

- сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования;

- формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения;

- обеспечение доступного транспортного обслуживания населения;

- обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения.

* 1. **Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

* увеличение доли дорог с усовершенствованным типом покрытия в общей протяженности сети автомобильных;
* реконструкция автомобильных дорог до соответствия транспортно-эксплуатационным характеристикам, отвечающим современным требованиям;
* нанесение дорожной разметки и установка дорожных знаков:

меры повышения безопасности могут включать в себя:

* интеллектуальные регулируемые пешеходные переходы;
* системы предупреждения о значении скорости транспортного средства;
* сигнал о появлении транспортного средства;
* автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорог, дорожного движения (например, о присутствии на пути дорожных рабочих).
* усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемого автомобильного парка по показателям безопасности;
* усиление контроля за выдачей прав на вождение автотранспортного средства;
* обучение культуре поведения на дороге (введение в образовательных учреждениях групп, кружков, лекций по изучению безопасности и правил поведения на дороге участников дорожного движения).
* введение службы ИТС(интеллектуальные транспортные системы).
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы безопасного пешеходного движения в поселении;
* строительство велодорожек

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

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

В таблице 15, приведены прогнозные показатели безопасности дорожного движения.

Показатели определены расчетным методом, с учетом реализации программных мероприятий в указанные сроки и в полном объеме. К концу реализации программных мероприятий показатели безопасности достигнут уровня 100%. Показатель стремящийся к уровню = 100%, является расчетным показателем применения всех возможных методов и средств, в достижении мер по повышению безопасности дорожного движения и не учитывает человеческий фактор.

**Показатели безопасности дорожного движения по годам и к сроку**

**реализации программных мероприятий в полном объеме**

*Таблица 15*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **2016г.** | **2017г.** | **2018г.** | **2019г.** | **2020г.** | **2021-2022г.** | **2023-2024г.** | **2025-2034г.** | **Итого** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| 1 | Устройство велодорожек % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | **100** |
| 2 | Устройство тротуаров % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 3 | Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки % | 0,0 | 0,0 | 20,0 | 30,0 | 20,0 | 30,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 4 | Строительство объектов придорожного сервиса. | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | **100** |
| 5 | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц % | 5,9 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 28,2 | 26,9 | 28,9 | **100** |

* 1. **Прогноз негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения**

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

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

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

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

**IV. Укрупненная оценка вариантов развития**

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

1. недостаточный уровень автомобилизации;

2. слабая обеспеченность дорогами с усовершенствованным покрытием;

3. недостаточный уровень безопасности дорожного движения.

Сравнение целевых показателей.

1. **Уровень автомобилизации**

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

-общественный (автобусы, служба такси как вид общественного транспорта, пользуется большим спросом);

-индивидуальный (легковые и грузовые автомобили);

-ведомственный (легковые и грузовые автомобили осуществляющие перевозки грузов и пассажиров своего предприятия).

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

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

1.общественного - от спроса на данный вид услуг.

2. индивидуального - от личной инициативы граждан с возникновением необходимости.

3. ведомственного - от увеличения производственной мощности организации.

**2. Дорожная сеть**

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

Асфальтобетон - 31,8 %;

Гравий - 68,2 %;

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

1. **Безопасность дорожного движения**

В настоящее время на территории поселения недостаточно тротуаров и велосипедных дорожек, уровень оснащенности=65%.

Дорожная разметка и оснащенность дорожными знаками на дорогах с асфальтобетонным покрытием =90%.

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

1. Устройство тротуарных и велодорожек;
2. Нанесение дорожной разметки;
3. Установка дорожных знаков;

(нанесение разметки и установка дорожных знаков, учтено в расценках на строительство дорог)

1. **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

**Перечень программных мероприятий**

*Таблица 16*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Программные мероприятия** | **Примечание** |
| **1** | **2** | **3** |
| **Строительство** | | |
|  | Устройство твёрдого покрытия на  дорогах жилой застройки | Рассматривается как эффективный |
|  | Устройство велодорожек | Рассматривается как эффективный |
|  | Устройство тротуаров | Рассматривается как эффективный |
|  | Строительство транспортно-логистического компл.  Строительство СТО и автостоянки. | Расчет произведен в ПКР социальной инфраструктуры, в разделе «Объекты транспортно- логистических комплексов и придорожного сервиса» |
| **Реконструкция** | | |
|  | Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | Рассматривается как эффективный |

1. **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**
   1. **Мероприятия по проектированию, строительству и**

**реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

**Перечень программных мероприятий с разбивкой по годам**

*Таблица 17*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Программные мероприятия** | **Год**  **реализации** |
| **1** | **2** | **3** |
| **Мероприятия по строительству** | | |
|  | Устройство твёрдого покрытия  на дорогах жилой застройки | **2020** |
|  | Устройство велодорожек | **2023** |
|  | Устройство тротуаров | **2022** |
|  | Строительство объектов придорожного сервиса. | **2020** |
| **Мероприятия по реконструкции** | | |
|  | Реконструкция, капитальный ремонт покрытий  существующих жилых улиц | **2017-2034** |

* 1. **Оценка объемов и источников финансирования**
     1. **Источники финансирования**

Источников финансирования инфраструктурных программ:

1. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

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

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

4. Бюджет поселения.

* + 1. **Объемы финансирования**

**Объем финансовых ресурсов необходимый для решения задач ПКР**

**транспортной инфраструктуры на 2017-2018 год.**

*Таблица 18*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Программные мероприятия** | **Ед. изм.** | **Кол-во** | **Категория дороги/**  **кол-во**  **полос** | **Укрупненные цены строительства (тыс.руб)** | **Источники**  **финансирования** |
| **Мероприятия по строительству** | | | | | | |
| **Усовершенствование покрытий существующих жилых улиц** | | | | | | |
|  | ул. Победы от ул. Конармейская до пер. Узкого | м | 3,546 | V’;/2 | 21 685,404 | бюджет поселения с  участием краевого  софинансирования |
| **Всего:** | | | | | 21 685,404 |  |
| **Устройство тротуаров на территории поселения** | | | | | | |
|  | ул. Кирова от Техникума до ул. Луценко | м.кв. | 155 | Тротуар из асфальтобетона  Тротуар из асфальтобетона | 282561,62 | бюджет поселения |
|  | ул. Щорса вдоль дома № 125/1 по ул. Ленина | м.кв. | 172 | 443026,28 | бюджет поселения |
| **Всего:** | | | | | **725 587,9** |  |
| **Мероприятия по реконструкции** | | | | | | |
| **Реконструкция, капитальный ремонт существующих улиц и дорог поселения,**  **усовершенствование покрытий существующих жилых улиц** | | | | | | |
|  | ул. Мира от ул. Кирова до ул. Дундича | м. | 1697 | V/1 | 16 616, 274 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Железнодорожная от ул. Таманской Армии до  ул. Свердлова | м. | 445 | V/1 | 6 677, 042 | бюджет поселения  целевые программы |
|  | ул. Победы от ул. Конармейская до пер. Узкого | м. | 3,546 | V/1 | 21 685,404 | бюджет поселения  целевые программы |
| **Всего:** | | | | | **44 978,72** |  |
| **ИТОГО:** | | | | | **44 978,72** |  |

1. **Оценка эффективности мероприятий**

**Таблица 21.Сводная таблица по реализации программных мероприятий**

*Таблица 19*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ пп** | **Наименование** | **ИТОГО** | **2016 г.** | **2017 г.** | **2018 г.** | **2019 г.** | **2020 г.** | **2021-2022 г.** | **2023-2024 г.** | **2025-2034 г.** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
|  | Устройство велодорожек | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | Устройство тротуаров | **4557,74** | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 4557,74 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Устройство твёрдого покрытия на дорогах жилой застройки | **1447,8** | 0,00 | 0,00 | 1447,8 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Строительство объектов  придорожного сервиса. | **599,04** | 0,00 | 0,00 | 599,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Реконструкция, капитальный ремонт, усовершенствование покрытий существующих  жилых улиц | **55937,82** | 3290,46 | 5593,78 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 15794,2 | 15070,31 | 16189,06 |
|  | ИТОГО | **64808,78** | **3290,46** | **5593,78** | **2046,84** | **4557,74** | **2266,38** | **15794,2** | **15070,31** | **16189,06** |
| 7. | Процент реализации | **100** | 5 | 8,7 | 2,3 | 7,1 | 3,5 | 24,6 | 23,5 | 25,2 |
| 8. | из них бюджет поселения | **25683,90** | 1316,18 | 2237,51 | 579,12 | 1823,10 | 906,55 | 6317,68 | 6028,12 | 6475,62 |
| 9. | программы софинансирования | **38525,84** | 1974,28 | 3356,27 | 868,68 | 2734,64 | 1359,83 | 9476,53 | 9042,19 | 9713,44 |
| 10. | эффект от реализации ПКР % | **100** | 5,1 | 13,8 | 16,1 | 23,2 | 26,7 | 51,3 | 74,8 | 100,0 |

В Белореченском городском поселении предусмотрено 4 основных мероприятия по реализации ПКР транспортного развития. Мероприятия предусмотрены в зависимости от степени важности и потребности.

1. Учитывая низкую загруженность межквартальных дорог на территории поселения, на сегодняшний день нет необходимости в устройстве обособленных, выделенных велосипедных дорожек.

2. В настоящее время Белореченском городском поселении в должной мере не обеспечено тротуарами, программой предусмотрено устройство пешеходных дорожек в центральной части города в 2019 г.

3. Устройство твердого покрытия на дорогах жилой застройки Белореченского городского поселения рассчитано на 2018 г. с учетом доведения дорог до образцового уровня.

4. Реконструкция, капитальный ремонт дорог ГП будет выполняться в период с 2017-2034 годы, т.е. на дальнюю перспективу, с учетом физического износа дорог и фактической необходимости в ремонте или реконструкции дорожного полотна.

**Выводы:**

Реализация программных мероприятий рассчитана на период 17 лет, с разбивкой на 2 очереди строительства и решает все задачи направленные на улучшение транспортной инфраструктуры Белореченского городского поселения. Основная задача ПКР - снижение аварийности на территории поселения.

1. **Предложения по институциональным преобразованиям**
2. Контроль над получением удостоверения на управление транспортным средством;
3. Введение такого понятия как «Водительская история»;
4. Отказ от практики мировых соглашений с семьей погибших, позволяющий виновнику избежать наказания;
5. Ужесточение контроля службы безопасности на автотранспортном предприятии, осуществляющей систематический контроль за выпуском автотранспорта на линию:
6. Ремонт участков дороги, сооружение остановочных пунктов;
7. Создание регулируемых пешеходных переходов, адаптированных под разные слои населения;
8. Обучение в детских образовательных учреждениях правилам дорожного движения и безопасного поведения на дороге.

Заместитель главы, начальник

управления ЖКХ

Белореченского городского поселения С.А.Аверьянов