



СОВЕТ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ТБИЛИССКИЙ РАЙОН

РЕШЕНИЕ

от 7.11.2017

с-та Тбилисская

№ 300

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ванновского сельского поселения Тбилисского района

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь статьями 25, 64 устава муниципального образования Тбилисский район, Совет муниципального образования Тбилисский район р е ш и л:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Ванновского сельского поселения Тбилисского района, согласно приложению к настоящему решению.

2. Отделу информатизации организационно-правового управления администрации муниципального образования Тбилисский район (Свиридов) разместить настоящее решение на официальном сайте администрации муниципального образования Тбилисский район в информационно - телекоммуникационной сети «Интернет».

3. Эксперту МКУ «Учреждение по обеспечению деятельности органов местного самоуправления муниципального образования Тбилисский район» К.В. Волобуевой опубликовать настоящее решение в сетевом издании «Информационный портал Тбилисского района».

4. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на постоянную комиссию Совета муниципального образования Тбилисский район

по сельскому хозяйству, промышленности, транспорту, коммунальному обслуживанию населения и экологии (Яковлев).

5. Настоящее решение вступает в силу со дня его опубликования.

Глава муниципального образования
Тбилисский район

Е.Г. Ильин

Председатель Совета муниципального образования
Тбилисский район

А.В. Савченко



ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

решением Совета
муниципального
образования

Тбилисский район

от 7.11.2014 № 100

ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ВАННОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

НА ПЕРИОД 12 ЛЕТ (ДО 2029 ГОДА)

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г.,

2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2029 г.

ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ВАННОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

НА ПЕРИОД 12 ЛЕТ (ДО 2029 ГОДА)

с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г.,

2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2029 г.

Индивидуальный предприниматель Т.В. Ролина

Т.В. Ролина



СОДЕРЖАНИЕ	
ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ.....	5
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ.....	5
ВВЕДЕНИЕ.....	7
I. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	8
1.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ.....	9
1.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ.....	12
1.3 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ. ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.....	14
1.4 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	16
1.5 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ. ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	16
1.5.1 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.....	16
1.5.2 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ВАННОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ.....	20
1.5.3 СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ.....	21
1.5.4 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ.....	21
1.5.5 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ.....	21
1.5.6 ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ.....	23
1.6 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ.....	24
1.7 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА.....	28
1.8 ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ НЕМОТИЗИРОВАННОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО).....	31
1.9 ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ОЦЕНКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ.....	34
1.10 ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ. БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.....	35
1.11 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	36
1.11.1 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	36
1.11.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ.....	40
1.11.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.....	40
1.12 ОЦЕНКА ПОДМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ.....	42
1.13 ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	43
II. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.....	43
2.1 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА. ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОМ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.....	43

2.2 ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	44
2.2.1 ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	44
2.2.2 ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.....	44
2.3 ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ.....	45
2.4 ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ.....	47
2.5 ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	48
2.6 ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.....	51
III. УГРУБЛЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ.....	51
IV. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	53
V. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	54
5.1 МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ.....	54
5.2 МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ.....	56
5.3 МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	57
VI. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	58
VII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОМ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ.....	58
7.1 ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ.....	58
7.2 ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ.....	60
VIII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ.....	63
IX. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ.....	65
ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ.....	67
ЛИТЕРАТУРА.....	68

ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ

Программа комплексного развития (далее ПКР) транспортной инфраструктуры Ванновского сельского поселения Тбилисского района на период 12 лет (до 2029 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г., 2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2029 г.- разработана в соответствии с основными направлениями развития сельского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утвержденным решением Совета Ванновского сельского поселения Тбилисского района № ____ от ____ г. (далее также - Генеральный план).

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Ванновское сельское поселение Тбилисского района Краснодарского края на период 12 лет (до 2029 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 5 лет с 2017 г. до 2021 г., 2-ой очереди строительства – с 2022 г. до 2029 г.
Наименование, номер и дата принятия решения о разработке программы	• Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, сельских округов" • Градостроительный кодекс Российской Федерации. • «Стандартные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2030 года» Минрегионразвития России, апрель 2012г.
Муниципальный заказчик программы	Администрация Ванновского сельского поселения Тбилисского района Краснодарского края
Разработчик Программы, адрес местонахождения	Инициатор/уполномоченный предприниматель, Родина Т.В. Юридический адрес: 352360 Краснодарский край Тбилисский район ст. Тбилисская ул. Набережная, 36а тел. 8(918)2889267 E-mail: absolute-proekt2013@yandex.ru ta-rodina2013@yandex.ru
Цель и задачи программы	• безопасность, качество и эффективность, транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории поселения, городского округа; • доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования городского округа; • развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с

Важнейшие целевые показатели	потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов;		
	• развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах; • условия для управления транспортным спросом; • создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; • создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; • условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; • эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.		
Сроки реализации программы	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 2017-2029 гг. Очерередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования: Первый этап - 2017-2021гг. Второй этап - 2022-2029гг.		
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.		
	Объем финансирования		
Объемы и источники финансирования программы	Год	В ценах 2014г. (тыс. руб.)	С учетом инфляции в ценах 2029г (тыс. руб.)
	2017	0,00	0,00
	2018	8555,2	17556,95
	2019	7897,11	16206,42
	2020	8028,72	16476,51
	2021	12641,26	25942,35
	2022-2023	18229,15	37409,80
	2024-2026	8906,79	18278,49

Источники финансирования Программы:	2027-2029	123212,3	252855,82
	ИТОГО	187470,50	384726,36

Источниками финансирования Программы являются:
-бюджетные средства (местного, регионального, федерального бюджетов), в рамках целевых и всесторонних программ;
-заемные средства,
-небюджетные средства (средства частных инвесторов, в том числе по договору концессии).

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная инфраструктура — это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и социальной деятельности человека.

Транспорт — одна из важнейших составных частей экономики государства. Темпы социально-экономического развития страны определяют необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры. Сегодня инфраструктурные проблемы существуют для всех видов транспорта, при этом нерешенность проблемы для одного вида транспорта создает дополнительные трудности для других.

Транспортная инфраструктура оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортируемость, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Необходимость удовлетворения растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки требует проведения модернизации инфраструктуры, и создаст задел для дальнейшего развития.

Важное значение транспортная инфраструктура имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интегральный эффект.

В настоящее время на территории страны имеются все современные виды транспорта, размещение и структура транспортных коммуникаций отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям, но также нуждаются в существенном совершенствовании.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Транспортный комплекс Ванновского СП представлен одним видом транспорта – автомобильным.

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

Территорию Ванновского сельского поселения в его западной части с севера на юг пересекает дорога регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-044, общей протяженностью - 22,080 км, протяженность в границах поселения 17,4км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

Этот участок дороги обеспечивает транзит грузов по территории поселения и выход к районному центру станции Тбилисская, а также является для поселения выходом на автомобильную дорогу общего пользования регионального и межмуниципального значения «г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края», что является благоприятным фактором для развития промышленного сектора, сферы транспортных услуг и торговли.

В восточной части поселения проходит дорога регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи – с. Новоукраинское – х. Шевченко». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-042, общей протяженностью - 33,661 км, протяженность в границах поселения 3,475км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

В южной части поселения проходит дорога «х. Северин – х. Песчаный – х. Веревкин». Дорога входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП МЗ 03Н-479, общей протяженностью – 25,180 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

К автомобильной дороге «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская»

примыкают автодороги «х. Неслинский - с. Шереметьевское» и «Подъезд к х. Екатеринославскому».

Дорога «х. Неслинский - с. Шереметьевское» входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-060, общей протяженностью – 16,241 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

Дорога «Подъезд к х. Екатеринославскому» входит в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Краснодарского края. Идентификационный номер дороги 03 ОП РЗ 03К-483, общей протяженностью – 3,270 км. (Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 30.09.2008 N 977).

1.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ

Ванновское сельское поселение расположено в центральной части Тбилисского района и занимает территорию общей площадью 10 469 га. Поселение включает в себя 7 населенных пунктов: село Ванновское, хутор Веселый, хутор Красный Зеленчук, хутор Новопаховский Первый, хутор Северокубанский, хутор Шевченко, село Шереметьевское.

Ванновское сельское поселение граничит:

- на севере - с Тбилисским сельским поселением и Гудькевичским районом;
- на востоке - с Гудькевичским районом и Песчаным сельским поселением;
- на юге - с Песчаным и Геймановским сельскими поселениями;
- на западе - с Марьинским сельским поселением.

Административный центр сельского поселения – село Ванновское. Село Ванновское расположено в 3,5 км. к северу от районного центра станции Тбилисской и на расстоянии 110 км от краевого центра города Краснодара. Село расположилось вдоль реки Кубань.

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения крестьянско-фермерских хозяйств, фонда перераспределения, жилой и производственной застройкой.

Таблица 1.
Расстояние до крупных населенных пунктов и объектов транспортной инфраструктуры

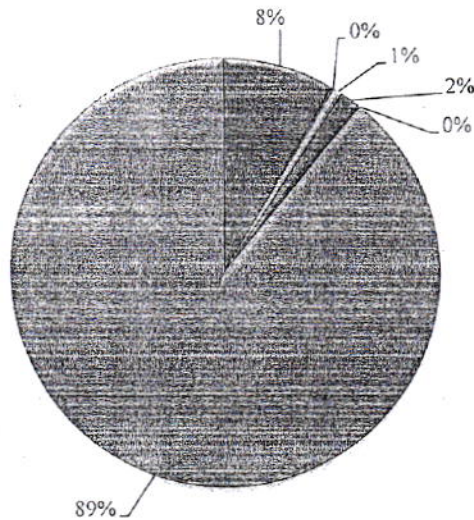
1	Удаленность	Название	Расстояние (км)
2	от центра муниципального образования	ст-ца Тбилисская	5,3
3	от центра субъекта федерации	город Краснодар	120,0
4	от автомагистрали (краевого, федерального значения)	Р-217 «Кавказ»	28,0
5	от автодороги местного значения	«г. Гудькевичи – с. Новоукраинское – х. Шевченко»	3,0
6	от ближайшей железнодорожной станции	Станция Гречишкино	8,0
7	от ближайших железнодорожных путей	Железнодорожные пути	8,0
8	от аэропорта	аэропорт Краснодар	110,0
9	от морского порта	морской порт Новоросийск	270,0

Таблица 2.
Баланс территории

№ п/п	Наименование	Ед. измерения	современное состояние
Общая площадь земель в установленных границах, в т.ч.:		га.	1444,26
1	жилой зоны		818,899
2	общественно-деловой зоны		20,303
3	производственной зоны	га.	63,402
4	зона инженерной и транспортной инфраструктуры		164,085
5	сельскохозяйственного назначения		8658,0
6	рекреационные зоны		0,15

Площадь земель в установленных границах

- Жилая зона
- Производственная зона
- Рекреационная зона
- Общественно-деловая зона
- Зона инженерной и транспортной инфраструктуры
- Зона сельскохозяйственного назначения



1.2 ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

В Ванновском сельском поселении на протяжении последних 10 лет наблюдается рост численности населения. В среднем эта цифра с 2008 по 2017 год составляет 13 чел./год. В общем, демографическая ситуация характеризуется низким уровнем рождаемости и смертности, высоким миграционным приростом.

На перспективу развития, учитывая программы принимаемые Правительством РФ, в сферах здравоохранения, образования, жилищной политики, выдана материнского капитала, предоставление субсидий на развитие сельского хозяйства - предполагается увеличение численности населения и его рост, согласно Генерального плана поселения:

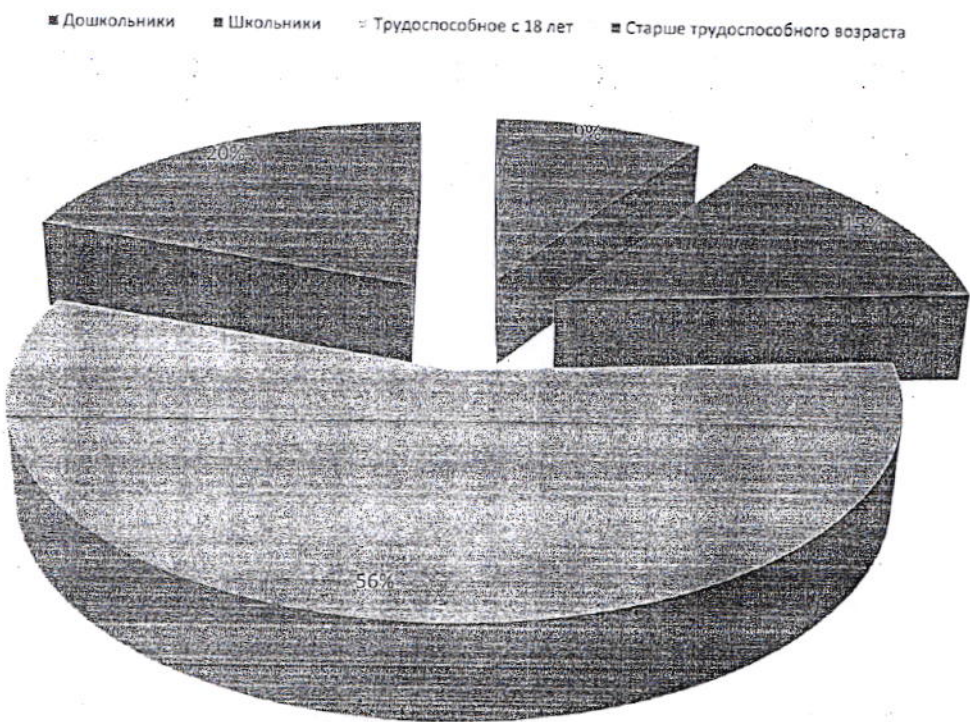
Таблица 3.
Численность населения, существующая и на перспективу развития.

№ пп	Наименование населенного пункта	2008 год. (факт)	2017 год. (факт)	II очередь 2029
1	Ванновское СП	5720	5847	6303
2	с. Ванновское	1842	1884	2100
3	х. Веселый	108	115	108
4	х. Красный Зеленчук	216	207	216
5	х. Новопаховский Первый	299	332	184
6	х. Северохубанский	1311	1372	1510
7	х. Шевченко	1328	1305	1475
8	с. Шереметьевское	616	632	710

Таблица 4.
Численность постоянного населения с разбивкой по возрастным группам.

Наименование	Фактически 2017 год	Расчетный срок (2029 год)
ВСЕГО	5847	6303
Дошкольники	545	621
Школьники	856	925
Трудоспособное с 18 лет	3291	3455
Старше трудоспособного возраста	1155	1302

Разбивка населения по возрастным группам в %.



1.3 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ. ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

Работающее население в Ванновском сельском поселении работает на предприятиях сферы обслуживания, агропромышленного комплекса, производственных предприятий учреждений образования, здравоохранения, культуры. Сельское хозяйство, являясь основной отраслью, в нем занято около 45,4 % от трудоспособного населения.

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

Ванновское сельское поселение относится к муниципальным образованиям, основными природными ресурсами которого являются сельскохозяйственные угодья и трудовые ресурсы. Наличие сельскохозяйственного сырья делает поселение привлекательным для реализации инвестиционных проектов. Производством сельскохозяйственной продукции в сельском поселении занимается более 2,5 тыс. предприятий различных форм собственности. Сельскохозяйственный сектор муниципального образования также представлен личными подсобными хозяйствами населения.

Основным производителем сельскохозяйственной продукции является ЗАО имени Т.Т.Шевченко, расположенное на территории х. Шевченко. Данное предприятие вошло в список трехсот наиболее крупных и эффективных сельскохозяйственных предприятий России. Территория предприятия составляет 9,1 тыс. га, из них, площадь сельскохозяйственных угодий - 8087 га, что составляет почти 92,8 % от общей площади земель сельскохозяйственного назначения Ванновского сельского поселения. Основным видом выпускаемой продукции является: зерно, подсолнечник, сахарная свекла, молоко, мясо.

В составе пищевой промышленности наибольший удельный вес стабильно занимают производство сахара, производство растительных и животных масел, производство молочной продукции. Данная продукция производится таким предприятием РПК «ПищекOMBинат Тобийский».

С момента утверждения генерального плана администрации Ванновского сельского поселения осуществляла следующую градостроительную деятельность на территории поселения:

В 2014г. проведен ямочный ремонт дорог с асфальтобетонным покрытием в с. Ванновском по ул. Ленина и с. Щереметьевском по ул. Колхозной.

В рамках краевой программы «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края» на 2014 год

отремонтировано асфальтобетонное покрытие по ул. Пролетарской в с. Ванновском протяженностью 1,6 км. Стоимость работ составила 5млн. 38тыс. руб., в том числе средства краевого бюджета – 3 млн. руб.

В 2014 году обустроено 2 новых пешеходных перехода, которые расположены по переулку Школьному по направлению к улице Гатарина в селе Ванновском и по улице Якубина в хуторе Северкубанском.

Базовым хозяйством ЗАО им. Шевченко отремонтированы автобусная остановка, парковочная площадка, тротуар в районе Ванновской участковой больницы по ул. Молодежной.

На протяжении всей улицы Якубина установлены знаки, ограничивающие скорость движения до 40 км/час. Так же, по согласованию с владельцами ЛПХ установлены знаки «Перегон скота».

В 2015 году проведен ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия ул. Колхозной в селе Шереметьевском.

Для безопасности пешеходов дополнительно оборудованы два пешеходных перехода, тротуары на ул. Молодежной и ул. Гатарина на подходе к детскому саду и средней школе в селе Ванновском.

Оборудованы площадки для парковки легкового автотранспорта у детского сада по ул. Молодежной и перед Храмом по ул. Ленина.

Для ограничения скоростного режима установлены искусственные дорожные неровности на ул. Ленина и ул. Гатарина вблизи детских дошкольных учреждений.

В рамках краевой программы «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края» в 2015 году отремонтировано асфальтобетонное покрытие автодороги по ул. Ленина в с. Ванновском протяженностью 0,9 км. Стоимость работ составила млн. 486 тыс. руб., в том числе средства краевого бюджета – 1 млн. 400 тыс. руб.

В 2016 году оборудованы шесть подземных карманов остановочных павильонов для маршрутных автобусов по ул. Колхозной в селе Шереметьевском.

Для удобства и безопасности пешеходов построен тротуар по пер. Школьному от ул. Ленина до ул. Гатарина протяженностью 550 метров.

На протяжении отчетного периода ежегодно проводились работы по предрейтингованию гравийных дорог, что составляет 23 километра.

Регулярно проводятся работы по восстановлению горизонтальной дорожной разметки по улично-дорожной сети в селах Ванновском и Шереметьевском, обновляются и восстанавливаются дорожные знаки.

Анализ проведенный в Ванновском сельском поселении показал стабильность пассажиропотока на протяжении всего года.

Основной пассажиропоток в Ванновском сельском поселении формируется личным автотранспортом, сезонная волна не наблюдается. Стабильная демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории сельского поселения не происходит. При этом организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, организовывать обследование пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

1.4 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Маршрутная сеть автомобильного пассажирского транспорта в СП, организована с учетом потребностей в перевозках населения, является в настоящее время оптимальной и удовлетворяет платежеспособный спрос населения в пассажирских перевозках.

1.5 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ. ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.5.1 ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

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

По территории Ванновского сельского поселения проходят следующие автомобильные дороги:

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская» III технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженностью в границах поселения 22,080 км.

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «г. Тульяхинчи – с. Новокриванское – х. Шевченко» IV технической

категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, протяженностью - 33,661 км.

Участок автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения «х. Северин – х. Песчаный – х. Веревкин» IV технической категории с капитальным типом дорожной одежды - асфальтобетонным покрытием, общей протяженностью – 25,180 км.

К автомобильной дороге «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская» примыкают автодороги «х. Неслинский - с. Шереметьевское» и «Подъезд к х. Екатеринославскому».

Автодорога IV технической категории с капитальным типом дорожной одежды «х. Неслинский - с. Шереметьевское» общей протяженностью – 16,241 км.

Автодорога IV технической категории с переходным типом дорожной одежды «Подъезд к х. Екатеринославскому» общей протяженностью – 3,270 км.

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

Таблица 5.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного и краевого значения по Ванновскому сельскому поселению Тбилисского района

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Протяженность, км
1	с. Ванновское, ул. Пролетарская - в/б	03 249 802 ОП МП - 01	1,410 км – 6м
2	с. Ванновское, ул. Новая – прав.	03 249 802 ОП МП - 02	1,300 км – 5м
3	с. Ванновское, ул. Ленина – в/б	03 249 802 ОП МП - 03	0,900 км – 5м
4	с. Ванновское, ул. Ленина – прав.	03 249 802 ОП МП - 04	1,200 км – 6м
5	с. Ванновское, ул. Гагарина – в/б	03 249 802 ОП МП - 05	0,200 км – 6м
6	с. Ванновское, ул. Гагарина – прав.	03 249 802 ОП МП - 06	0,700 км – 6м
7	с. Ванновское, ул. Карла Маркса – прав.	03 249 802 ОП МП - 07	0,300 км – 6м
8	с. Ванновское, ул. 50 лет Победы – прав.	03 249 802 ОП МП - 08	0,900 км – 6м
9	с. Ванновское, пер. Школьный – в/б 0,4 км – 6м, прав. 0,3 км – 5м	03 249 802 ОП МП - 09	0,700 км
10	с. Ванновское, ул. Молодежная, прав.	03 249 802 ОП МП - 10	0,700 км – 6м
11	с. Ванновское, ул. Молодежная в/б	03 249 802 ОП МП - 11	0,400 км – 6м
12	с. Ванновское, проезд, соединяющий ул. Пролетарскую и ул. Ленина - грунт	03 249 802 ОП МП - 12	0,700 км – 5м

	с. Ванновское, ул. Пролетарская – в/б	регионал	0,870 км – 7м
	пер. Школьный – в/б	регионал	0,600 км – 7м
	Итого с. Ванновское		10,91 км
13	х. Шевченко, ул. Подгорная – прав.	03 249 802 ОП МП - 13	0,700 км – 5м
14	х. Шевченко, ул. Северная – прав.	03 249 802 ОП МП - 14	1,345 км – 6м
15	х. Шевченко, ул. Подгорная – в/б	03 249 802 ОП МП - 15	0,960 км – 6м
16	х. Шевченко, ул. Сталинина в/б 0,4 км – 6м, прав. 0,697 км – 5м	03 249 802 ОП МП - 16	1,097 км
17	х. Шевченко, от ул. Подгорной до кладбища в/б	03 249 802 ОП МП - 17	0,711 км – 6м
18	х. Шевченко, от ул. Подгорной до сельского Дома культуры – прав.	03 249 802 ОП МП - 18	0,228 км – 5,5м
	х. Шевченко, ул. Октябрьская – в/б	регионал	1,95 км – 7м
	Итого х. Шевченко		6,99 км
19	х. Красный Зеленчук, ул. Митлянская – прав.	03 249 802 ОП МП - 19	0,876 км – 5м
20	х. Красный Зеленчук, ул. Школьная – прав.	03 249 802 ОП МП - 20	0,791 км – 5м
21	х. Красный Зеленчук, ул. Почтовая прав.	03 249 802 ОП МП - 21	1,271 км – 5,5м
22	х. Веселый, ул. Набережная, прав.	03 249 802 ОП МП - 22	0,662 км – 4,5м
23	х. Веселый, ул. Красная – прав.	03 249 802 ОП МП - 23	1,308 км – 5м
24	х. Веселый, ул. Шоссейная – прав.	03 249 802 ОП МП - 24	1,104 км – 5м
25	х. Веселый, ул. Западная – прав.	03 249 802 ОП МП - 25	1,039 км – 4,5м
26	х. Новотеховский Первый, ул. Песчаная – прав.	03 249 802 ОП МП - 26	1,116 км – 5,5м
27	х. Новотеховский Первый, ул. Волкова – прав.	03 249 802 ОП МП - 27	1,284 км – 5,5м
28	х. Новотеховский Первый, от федеральной трассы до ул. Волкова – прав.	03 249 802 ОП МП - 28	0,217 км – 6м
29	х. Новотеховский Первый, соединение ул. Волкова и ул. Песчаной – прав.	03 249 802 ОП МП - 29	0,375 км – 4м
30	х. Северохудобинский, ул. Луговая – прав.	03 249 802 ОП МП - 30	2,773 км – 5м
31	х. Северохудобинский, ул. Обигошная – прав.	03 249 802 ОП МП - 31	0,520 км – 6м
32	х. Северохудобинский,	03 249 802 ОП МП - 32	0,458 км – 4,5м

	пер. Сидомый – прав.			
33	х. Северокубанский, пер. Школьный - грунт	03 249 802 ОП МП - 33	0,372км - 4м	
34	х. Северокубанский, ул. Якубиня – прав.	03 249 802 ОП МП - 34	0,500км - 6м	
	х. Северокубанский, ул. Якубиня - а/б	регионал	2,85км - 7м	
	Итого		7,47км	
35	х. Северокубанский с. Шереметьевское, ул. Кирпа Марса – прав.	03 249 802 ОП МП - 35	0,900км - 5м	
36	с. Шереметьевское, проезд от ул. Колхозной на кладбище – прав.	03 249 802 ОП МП - 36	0,300км - 3,5м	
37	с. Шереметьевское, ул. Колхозная – а/б	03 249 802 ОП МП - 37	1,650км - 6м	
38	с. Ванновское подъезд к кладбищу от ул. Ленина – прав.	03 249 802 ОП МП - 38	0,500км - 4м	
39	с. Ванновское подъезд к ТП от пер. Школьного – прав.	03 249 802 ОП МП - 39	0,160км - 4,5м	
40	с. Ванновское подъезд к водозабору от ул. Ленина – прав.	03 249 802 ОП МП - 40	0,500км - 4м	
41	подъезд от ул. Пролетарской до ул. Ленина через руб. болыну - грунт	03 249 802 ОП МП - 41	0,450км - 3м	
42	х. Северокубанский подъезд к водозабору от ул. Стальной - грунт	03 249 802 ОП МП - 42	0,160км - 3,5м	
43	х. Северокубанский подъезд к кладбищу – прав.	03 249 802 ОП МП - 43	0,900км - 4м	
44	х. Северокубанский проезд от ул. Якубиня до ул. Луговой через ул. Юбилейную – прав.	03 249 802 ОП МП - 44	0,350км - 6м	
45	х. Северокубанский проезд от ул. Якубиня до ул. Луговой район памятника – прав.	03 249 802 ОП МП - 45	0,350км - 6м	
46	х. Северокубанский проезд от ул. Якубиня до ул. Луговой центр Западный - грунт	03 249 802 ОП МП - 46	0,350км - 3,5м	
47	х. Северокубанский проезд от ул. Якубиня до ул. Луговой центр Восточный - грунт	03 249 802 ОП МП - 47	0,350км - 3,5м	
48	х. Северокубанский подъезд к кирпичному заводу от ул. Якубиня – прав.	03 249 802 ОП МП - 48	0,200км - 4м	
49	х. Новонехожский Первый подъезд к кладбищу от ул. Волком - прав.	03 249 802 ОП МП - 49	0,300км - 4м	
50	х. Веселый	03 249 802 ОП МП - 50	0,350км - 4м	

	проезд к ул. Набережной от ул. Красной – прав.		
51	х. Веселый подъезд к кладбищу – прав.	03 249 802 ОП МП - 51	0,600км - 3,5м
52	х. Веселый проезд от ул. Школьной к ул. Красной район памятника – прав.	03 249 802 ОП МП - 52	0,270км - 4м
53	х. Красный Зеленчук подъезд к кладбищу - грунт	03 249 802 ОП МП - 53	0,200км - 3,5м
Итого			44,25км

1.5.2 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ВАННОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

Большинство дорог и улиц населенных пунктов Ванновского сельского поселения имеют правыйное покрытие.

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

Таблица 65.
Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.

№ п/п	Населенный пункт	Протяженность улиц по типам дорожных покрытий.		
		Асфальто-бетон	Гравий	Грунт
1.	Ванновское СП	13,33 км.	28,34 км.	2,58 км.
				44,25 км.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования проходящих в границах населенных пунктов составляет 44,25 км.

Диаграмма 3.
Типы дорожных покрытий

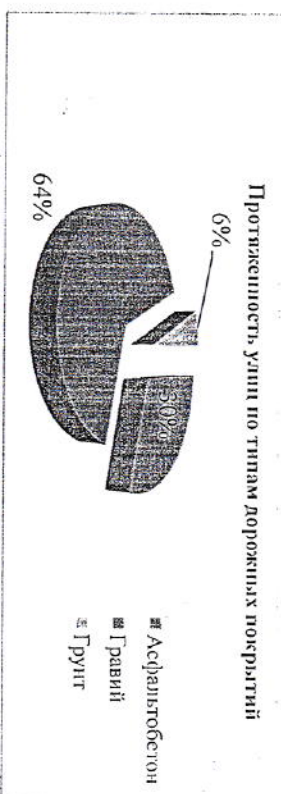


Таблица 7. Основные показатели существующей улично-дорожной сети

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Протяженность участка к автопорту (км)	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, (м ²)
	Общая протяженность / общая площадь по-крытия,		
Ванновское сельское поселение:	в том числе по категориям:	44,25	24125,2
	- улицы в жилой застройке основные - улицы в жилой застройке второстепенные	8,82 35,43	61,740 24063,46

1.5.3 СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ

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

1.5.4 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

Предвижение грузового автотранспорта по территории жилой застройки осуществляется крайне редко, в связи с четким её разделением от производственной зоны.

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

На изменение интенсивности движения влияет увеличение автомобилизации населения, как в крае, так и Ванновском сельском поселении.

Проектом предусмотрен перспективный рост численности населения. С учетом численности населения на расчетный срок до 2029г., следует ожидать, что уровень автомобилизации населения рассматриваемого района, как и всего края в целом, будет расти и, в свою очередь, влиять как на экономический рост, так и на развитие дорожной отрасли.

Предполагается, что значительно возрастет мобильность населения за счет массового использования личных автомобилей.

1.5.5 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Наибольшую экологическую нагрузку на окружающую среду создает автотомобильный транспорт. Общее количество автомашин в Российской Федера-

ции 56 млн. шт. Выбросы от автотранспорта в России составляют около 22 млн. т в год. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат более 200 вредных наименований вредных веществ и соединений, в том числе и канцерогенных. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, сцепные и пылящие грузы, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Один автомобиль при пробеге 15 тыс. км сжигает в среднем 2 т топлива, около 26 – 30 т воздуха, в том числе 4 – 5 т кислорода, что в 50 раз больше потребности человека, при этом выбрасывает в атмосферу:

- угарного газа – 700 кг/год,
- диоксида азота – 40 кг/год,
- неосторевших углеводородов – 230 литров,
- твердых веществ – 2 – 5 кг/год.

Автомобильные газы представляют собой смесь, состоящую из 1000 – 1200 индивидуальных компонентов, среди которых нетоксичны: N, O, пары воды, СО₂; токсичные: окиси С, углеводороды, оксиды N, альдегиды, сажа, бензапирен, соединения свинца, формальдегид, бензол, а также многие другие компоненты (табл.1, приложение). Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

Районы с повышенным содержанием в воздухе этих веществ превращаются в зоны повышенного риска необратимой потери здоровья. На прилегающей территории к автомагистралям вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ, а местность – опасной зоной. А значит, недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скормливание травы животным. По мере удаления от автомагистрали, концентрация накопления канцерогенных веществ снижается.

Для предотвращения влияния на компоненты окружающей среды предлагаются осуществлять мероприятия:

- изолирование жилых районов и общественных центров от концентрированных потоков транспортных средств;
- расширение улиц, создание между проезжей частью дорог и жилыми домами стен из зеленых насаждений;

- вынос за черту населенных пунктов грузовых транзитных потоков; Низкий коэффициент загруженности дорог поселения, оказывает незначительную экологическую нагрузку от автомобильного транспорта на окружающую среду.

1.5.6 ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

Анализ состояния существующей улично-дорожной сети

В Ванновском сельском поселении в течение всего года выполняется комплекс работ по уходу за дорожным покрытием, дорожными сооружениями и полосой отвода, а также по профилактике и устранению постоянно возникающих мелких повреждений, организации и обеспечению безопасности движения, зимнему содержанию и озеленению дорог.

Обследование сети автодорог Ванновского сельского поселения в рамках актуализации программы проводилось:

- изучением и анализом исходных данных, полученных от администрации сельского поселения и организаций, занятых в сфере дорожного хозяйства;
- оценкой результатов непосредственного посещения специалистами объектов и частей транспортной инфраструктуры;
- анализом исполнения и соблюдения на объектах частях транспортной инфраструктуры требований нормативных документов;
- сопоставлением текущего состояния дорожной сети с состоянием объектов аналогов, учитывая практический опыт эксплуатации аналогичных объектов.

В результате обследования дорожной сети были выявлены следующие недостатки:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требований СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка сельских и сельских поселений»;
- отсутствие дорожной одежды капитального типа на некоторых улицах и дорогах;
- отсутствие тротуаров и велосипедных дорожек на улицах;
- отсутствие должного количества транспортно - логистических комплексов и центров придорожного сервиса

Мероприятия направленные на улучшение качества существующей улично-дорожной сети

В период с 2013-2016 годы, в рамках подпрограммы финансирования «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края» в Ванновском сельском поселении предусмотрены мероприятия по ремонту автодорог.

Кроме того, в поселении велись работы по текущему ремонту дорог, нанесение разметки, рейдирование гравийных дорог; более подробная информация представлена в разделе 1.3 настоящего документа.

Таблица 8
Объем капитальных вложений на реконструкцию дорог с 2013-2016 годы.

№ пп	Наименование	реконструкция дорожной сети			Год реализации
		Длина участка, км	Средства поселения, тыс. руб.	Другие источники, тыс. руб.	
1	ул. Пролетарская в с. Ванновском	1,6	2380,0	3000,0	2014
2	ул. Ленина в с. Ванновском.	0,9	486,0	1400,0	2015

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

1.6 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 загрузкиности грузового автотранспорта и его эффективного использования.

За последние годы существовавшая в дореформенный период централизованная система автотранспортного обслуживания предприятий аграрной сферы была разрушена и сельские производители оказались во многом не готовы к обеспечению грузоперевозок в новых условиях хозяйствования. Из-за диспаритета цен, неудовлетворительного финансового состояния, изменения специализации сельскохозяйственные предприятия не смогли адаптировать структуру и состав своих автопарков в соответствии с

изменившейся средней функционирования.

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

Таблица 9
Информация о количестве ведомственного автотранспорта предприятий
Ванновского сельского поселения.

№п/п	Наименование предприятия	Деятельность	ведомственные автомобили (вид транспорта)	
			Легковые авто-мобили	грузовые автомобили
1	КФХ	Канащенко	1	-
2	КФХ	Воротынцева	1	-
3	КФХ	Бугаев	1	-
4	КФХ	Выгонов	1	-
5	КФХ	Гончарова	1	-
6	КФХ	Швец	1	-
7	КФХ	Талицкий	1	-
8	КФХ	Ульянов	1	-
9	КФХ	Смыкало	1	-
10	КФХ	Чвикалова	1	-
11	КФХ	Коновалов	1	-
12	КФХ	Коновалов	1	-
13	КФХ	Гончаров	1	-
14	ИП Лариш	Магазин «Уют»	1	-
15	ПО Коммерческий центр Ларионов	Магазин в х. Красный Зеленчук	1	-
16	ПО Коммерческий центр Ларионов	Магазин в х. Веселый	1	-
17	ПО Коммерческий центр Ларионов	Магазин №8 в х. Новопоховский Первый	1	-
18	ИП Карлова	Магазин «Малахит»	1	-
19	ПО Коммерческий центр Ларионов	Магазин №4 в х. Северокубанский	1	-
20	ИП Драгунова	Магазин «Пальма»	1	-
21	ИП Гинтипило	Пивбар «Погребок»	1	-
22	ИП Матвеева	Магазин «Кристина»	1	-
23	ИП Чуева	Магазин «Шанс»	1	-
24	ЗАО им. Т.Г. Шев-	Магазин «Эдем»	1	-

25	ИП Сидоренко	Магазин «Свой»	1	-
26	ИП Сидоренко	Пивбар «Молодежный»	1	-
27	ИП Уваров	Магазин «Алион»	1	-
28	ИП Волобуев	Магазин «Купеческая лавка»	1	-
29	ИП Станкевич	Магазин «Эконом»	1	-
30	ИП Суворов	Магазин «Автотрапасты»	1	-
31	ИП Андрус	Магазин «Автотрапасты»	1	-
32	ИП Березин	Магазин «Премьер»	1	-
33	ИП Лоткова	Магазин «Стройматериалы»	1	-
34	ИП Благородова	Магазин «Мультимаг»	1	-
35	ИП Самострелова	Магазин «Добры»	1	-
36	ИП Керопин	Магазин «Вино»	1	-
37	ИП Плахотнюк	Магазин «Ассорт»	1	-
38	ИП Кривошеев	Магазин «Зоомаркет»	1	-
39	ИП Казюкова	Пивбар	1	-
40	Административно-деловые и хозяйственно-вспомогательные учреждения	Администрация Ванновского сельского поселения	-	-
41	Административно-деловые и хозяйственно-вспомогательные учреждения	МКУ «По хозяйственному обеспечению деятельности ОМС»	2	1
42	Предприятия коммунального обслуживания населения	МУП «По благоустройству территории Ванновского сельского поселения»	-	-
43	Учреждения торговли и общественного питания	ПО «Хлеб»	2	-
44	Учреждения образования	МБОУ СОШ №4	-	-
		ГБОУ школа-интернат	-	-
		ГБОУ «КТТ и ЖТ» (филиал)	-	-
		МДОУ №18	-	-
44	Учреждения здравоохранения	Ванновская участковая больница.	-	-
		ФАП х. Красный Зеленчук.	-	-
		ФАП х. Веселый.	-	-
		ФАП х. Поповеховский Первый.	-	-

	ФАП х. Северуханский.	-	-
	ФАП с. Шереметьевское.	-	-
46	Учреждения социального обслуживания населения	Парикмахерская ИП Щербанова	1
		Парикмахерская ИП Гюнтер	1

Таблица 10
Уровень автомобилизации, нормативная потребность.

№ пп	Наименование	Согласно Нормативам градостроительного КС, СНиП 2.07.01.89* (Принятые нормативы)	Нормативная потребность (2017г.)	Фактический уровень автомобилизации СП
1	легковых автомобилей	350 на 1 тыс.чел.	2050	н/д
	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс.чел.	20	н/д
	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс.чел.	15	н/д
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс.чел.	185	н/д
3	автобусы	5-7 на 1 тыс.чел.	35	н/д
3	мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс.чел.	6000	н/д
Всего:				н/д

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

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

В поселении общественные перевозки осуществляет МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на», на автобус среднего класса М-2 с количеством посадочных мест - 22.

Таблица 11.
Расписание движения автобусов пригородных рейсов Тбилисского района

№ маршрута	Наименование маршрута	Промежуточные остановочные пункты	Наименование улиц, автодорог	Протяженность маршрута (км)	Виды и классы используемых на маршруте транспортных средств	Наименование и место нахождения юридического лица осуществл рег перевозки
1	2	3	4	5	6	7
102	«ст-ца Тбилисская — хут. Советский»	Автостанция,с.Шереметьевское,ст.Геймановская,х.Советский	Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием "Тбилисская-Воздвиженская"	20,2	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская, ул.Элеваторная, №7
105	«ст-ца Тбилисская — хут. Новопеховский»	ст.Тбилисская ул Октябрьская,Кубанская,х.Северин ул Буденного,с.Шереметьевско	Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорог	18,6	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская,

		е,с.Ванносское,х.Шевченко,х.Веселый,х.Красный Зеленчук, х.Староармянский,х.Песчаный ул Гагарина,х.Веревкин, х.Новопеховский	га краевого значения Северокубанск граница Гулькевичского района			ул.Элеваторная, №7
106	«ст-ца Тбилисская — хут. Веревкин»	ст. Тбилисская ул Октябрьская,Кубанская, х.Северин ул Буденного,с.Шереметьевское,с.Ванносское,х.Шевченко,х.Веселый,х.Красный Зеленчук,х.Староармянский, х.Песчаный ул Гагарина,х.Веревкин ул.Красная, ул.Центральная	Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога краевого значения Тбилисская-Песчаный-Веревкин,автодорога подъезд к х.Веселый	37,5	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская, ул.Элеваторная, №7
107	«ст-ца Тбилисская — ст-ца Алексее-Тенгинская»	Автостанция,х.Северин,с.Шереметьевское,ст.Геймановская,перек.х.Зисермановский, ст.Алексее-Тенгинская	Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская	20,7	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская, ул.Элеваторная, №7
108	«ст-ца Тбилисская — ст-ца Алексее-Тенгинская —	Автостанция,х.Северин,с.Шереметьевское,ст.Геймановская,перек.х.Зисермановский,с.т.Алексее-Тенгинская,х.Сред	Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская	27,5	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская,

	хут. Средний»	ний				ул.Элеваторная, №7
109	«ст-ца Тбилисская — хут. Дубовиков»	Автостанция,х.Северин,с.Шереметьевское,перек.Зисермановский,х.Зисермановский,с.т. Геймановская,х.Дальний, х.Дубовиков	Автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога на х.Зисермановский ,автодорога подъезд к х.Марьинский	25,2	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская, ул.Элеваторная, №7
110	«ст-ца Тбилисская — хут. Зубов»	Автостанция,х.Северин,х.Екатеринославский,с.Шереметьевское,х.Терский,х.Марьинский,х.Зайчанский,х.Зубов	Автодорога подъезд к х.Екатеринославский в гравийном исполнении,автодорога краевого значения с асфальтовым покрытием Тбилисская-Воздвиженская,автодорога краевого назначения Неелинский - с.Шереметьевское.	30,1	автобус среднего класса М-2	МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на»,ст.Тбилисская, ул.Элеваторная, №7

1.8 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 вредными выхлопными газами.

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

Проблема парниковых газов также одна из приоритетных, поскольку глобальное потепление вызывает огромную обеспокоенность во всем 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 колесах (велосипедов, роликов, самокатов, инвалидных колясок).

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

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

Временные стойки 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 природоохранных электротранспортных средств, 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 определенных 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 обилием 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 отделению автотранспортного потока от жилых строений и следовательно, к снижению уровня негативного воздействия их на население.

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

- Перепланировка типичной улицы в велопешеходную зону.
- Ограничение скорости движения автотранспорта на сельской улице до 30 км/ч с организацией совмещенного автомобильно-велосипедного движения.

Устройство велосипедной дорожки (или велополосы) вместо крайней правой полосы проезжей части на улицах с различным количеством полос проезжей части.

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

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

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

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

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

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

ПЕШЕХОДНОЕ ДВИЖЕНИЕ

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

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения на кратчайшие расстояния - до 1-2 км. Однако в течение долгого времени пешеходное движение само по себе не считалось видом движения и, соответственно, рассматривалось по большей части как добавление к дорогам или узлам общественного транспорта. Таким образом, пешеходная инфраструктура представляла собой набор отдельных элементов, нежели спланированную сеть. А ведь большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автоостановки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответ-

ственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе также сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или ugly city/landshaftным проектированием.

Для развития пешеходного движения требуется:

- проложить пешеходные линии движения, соединяющие с транспортно-пересадочными узлами на маршрутах общественного транспорта;
- обеспечить круглогодичное обслуживание и уборку тротуаров;
- проложить пешеходные линии движения, ведущие в парки, сады, к площадям;

- информировать население о преимуществах передвижения пешком.

ПКР транспортной инфраструктуры, предусматривается:

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

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

Таблица 12. Нормативные данные по устройству велосипедных и пешеходных дорожек.

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

1.9 ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ОЦЕНКА РАБОТЫ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

На территории поселения МУП «По благоустройству территории Ванновского сельского поселения» отвечает за содержание дорог, смет мусора и очистку от снега улиц поселения, при осадках в виде снега и борьбе с зимней скользкостью, оказывают главы крестьянско-фермерских хозяйств, а так же директор техникума, безвозмездно предоставляя технику для расчистки дорожной сети. Сотрудники МКУ поселения обрабатывают песчано-солевой смесью перекрестки, тротуары и подходы к социальным объектам.

Дороги федерального и регионального или межмуниципального значения

обслуживаются коммунальными службами станции Тбилисская.

1.10 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, организации обхода основных транспортных узлов для увеличения их пропускной способности, обеспечения надежной 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 Ванновского СП помимо внутриквартальных дорог проходит 5 основных автодорог:

- регионального или межмуниципального значения «ст-ца Тбилисская - ст-ца Воздвиженская»
- регионального или межмуниципального значения «г. Гулькевичи - с. Новоукраинское - х. Шевченко»
- регионального или межмуниципального значения «х. Северин - х. Песчаный - х. Вережкин»
- регионального или межмуниципального значения «х. Несленский - с. Шереметьевское
- регионального или межмуниципального значения «Подъезд к х. Екатеринославскому»

Часть дорог регионального или межмуниципального значения, проходят через населенные пункты поселения, но ввиду их низкой загруженности оказывают минимальное неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

Стационарных постов наблюдения в Ванновском сельском поселении нет.

1.11 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.11.1 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.

Территориально-планировочная структура населенных пунктов исторически складывалась на основе развития удобных транспортных связей и с учетом природных факторов: рек Кубань и Зеленчук-2й, старицы Синюга, а также рельефа местности.

Поселение состоит из семи населенных пунктов. Пять из них, а именно: село Шереметьевское, село Ванновское, хутора Шевченко, Северокубанский и Новопеховский Первый представляют собой практически единый жилой массив, связанный общей структурой транспортных связей, инженерных коммуникаций, объектов обслуживания населения. Практически в центре жилого массива расположено село Ванновское - центр поселения.

В ряде случаев отсутствует четкое функциональное зонирование территорий населенных пунктов, не организованы санитарно-защитные зоны, не выдержаны санитарные разрывы. Это относится:

- к производственным объектам, размещенным внутри селитебной

территории, или прилегающим к ней в селе Ванновское;

- к действующему кладбищу, которое находится вблизи жилой застройки в юго-восточной части села;

- к свалке бытовых отходов, расположенной на севере в 150 м. от жилой застройки;

- к производственным объектам, прилегающим к селу Шереметьевскому и хуторам Северкубанскому и Шевченко;

- к действующим кладбищам, которые находятся вблизи жилой застройки в западной части хутора Красный Зеленчук, в южной части хутора Новопеховский Первый и села Шереметьевского, в северной части хутора Шевченко.

Существующая планировочная структура территории населенных пунктов образована регулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы различной площади и конфигурации.

Предложенное проектное решение населенных пунктов Ванновского сельского поселения в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру.

Центром Ванновского сельского поселения является село Ванновское – расположено к юго-востоку от станицы Тбилисской между селом Шереметьевским и хутором Шевченко, к северо-западной границе населенного пункта примыкает станица Синого.

Сложившиеся транспортные направления позволяют обеспечить удобную связь между различными функциональными зонами: 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 сельского поселения Ванновское, где селитебная территория гармонично вписана в природный ландшафт, позволяет организовать удобную и комфортную среду проживания для жителей сельского поселения.

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

- Вдоль автодороги «г. Гулькевичи – с. Новоукраинское – х. Шевченко» с правой стороны на выезде из хутора Новопеховский Первый определена территория для размещения инвестиционной площадки – объекта придорожного сервиса.

- Транзитная краевая автодорога IV категории Северин-Песчаный-Зеревкин, пересекающая село Ванновское практически посередине, проектом предлагается к выносу путем создания южного обхода. При выборе направления прохождения проектируемого обхода максимально использованы существующие дороги

- Строительство тротуаров и велосипедных дорожек.
- Реконструкция и капитальный ремонт основных и второстепенных дорог поселения

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

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

- магистральные дороги;
- улицы в жилой застройке основные;
- улицы в жилой застройке второстепенные;

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

Таблица 13. Ориентировочные показатели под строительство и реконструкцию систем улично-дорожной сети и отдельных участков

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Протяженность участка автодороги (м.)	Ориентировочная площадь участка застройки (м ²)
с. Ванновское	улицы в жилой застройке второстепенные	2500	20000
х. Шевченко	улицы в жилой застройке второстепенные	700	5600

х. Северокубанский	улицы в жилой застройке второстепенные	3209	25672
с. Шереметьевское	улицы в жилой застройке второстепенные	900	6300

Примечание:

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

2. Площадь участка 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 категории – 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.

Согласно постановления от 12 октября 2015 года N 965 об утверждении государственной программы Краснодарского края "Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края". Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения, является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития регионов и Российской Федерации.

Основными проблемами дорожной сети Краснодарского края являются:

- отсутствие необходимого количества широтных магистралей, обеспечивающих межрегиональные связи, отсутствие критичных автодорожных связей между соседними субъектами региона;
- отсутствие обходных дорог для выезда транзитного транспорта из ряда городов и станций.

Для решения этих проблем генеральным планом и программой комплексного развития Ванновского сельского поселения предлагаются следующие мероприятия:

- приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и

ростом интенсивности движения;

- создание южного обхода автомобильной дороги Северин-Песчаный-Веревкин в южном направлении от села Ванновского с примыканием к автомобильной дороге Тбилисская-Воздвиженская;

На расчетный срок проектом предусматривается, для обеспечения автотранспорта жителей поселения объектами придорожного сервиса, предлагаются следующие мероприятия:

- размещение автопавильона, на территории села Ванновское.
- строительство придорожного сервиса с правой стороны на выезде из хутора Новопоховский Первый вдоль краевой автомобильной дороги IV категории «г. Гулькевичи – с. Новоукраинское – х. Шевченко»

Проект по решению задач строительства придорожного сервиса и размещение автопавильона представлен генеральным планом СП и учтен в программе комплексного развития социальной инфраструктуры.

Расчет по строительству объектов придорожного сервиса и размещение автопавильона сервиса произведен в «ПКР социальной инфраструктуры Ванновского сельского поселения», в разделе «Объекты транспортно-логистических комплексов и придорожного сервиса».

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 АЗС станции Тбилисская.

1.1.1.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Генеральным планом и данной программой на период до 2029 года не предусматривается развития железнодорожной сети на территории Ванновского сельского поселения.

1.1.1.3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

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

- социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе),
- личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе),

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

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

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

Движение автотранспорта на территории Ванновского сельского поселения осуществляется по дорогам местного значения и уличной дорожной сети. Маршруты движения грузовых и транзитных потоков на сегодняшний день пролегают через населенные пункты, включая центральные улицы. Интенсивность потока грузового транспорта Ванновского сельского поселения оценивается как средняя. Количество и протяженность районных, автобусных маршрутов удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. В целях совершенствования необходимых поездок экономически активное население пользуется личным транспортом.

Характер и цели передвижения населения Ванновского сельского поселения не менялись на протяжении последних 10 лет, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Ванновского сельского поселения не планируется

1.12 ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ

Требования к развитию транспортной инфраструктуры установлены Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (далее – Требования №1440). В соответствии с Требованиями №1440 Программы устанавливают перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры разработана на основании нормативных документов:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов";
- Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 №136-ФЗ
- Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд"
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»
- иные нормативные правовые акты по вопросам градостроительной деятельности, землепользования и застройки.

1.13 ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Ванновского 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 Ванновского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

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 поставленных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Расходы на реализацию Программы представлены в разделе VII настоящего документа. Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

II. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

2.1 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

Социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на автотранспортные услуги со стороны населения и экономики. В

удовлетворении этого спроса особая роль принадлежит автомобильному транспорту.

Количество и протяженность районных, автобусных маршрутов удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. Характер и цели передвижения населения Ванновского сельского поселения не менялись на протяжении последних лет, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на» систематически, организывает обследование пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы, составления расписания движения автобусов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

Характер передвижения грузового транспорта Ванновского сельского поселения на рассматриваемый период также сохраняется.

2.2 ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

При отсутствии железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта, автомобильный транспорт составляет основу инфраструктуры Ванновского сельского поселения.

В условиях развитого агропромышленного комплекса на территории Ванновского сельского поселения, автомобильный транспорт удовлетворяет потребности предприятий и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями.

2.2.1 ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В настоящее время увеличение грузовых перевозок не предвидится. Потребность в увеличении автопарка предприятий, выполняющих свою производственную деятельность на территории Ванновского поселения, будет решаться параллельно с ростом производственных мощностей.

2.2.2 ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

На территории Тбилисского района включая Ванновское сельское поселение деятельность по перевозке пассажиров ведет МУП «Пассажиравтотранс Тбилисского р-на». Перевозки осуществляются в условиях ограниченного числа клиентов и средних объемов перевозок пассажиров.

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

2.3 ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Система транспорта Ванновского сельского поселения носит обособленный самостоятельный характер, но является органической частью транспортной инфраструктуры Тбилисского района.

Необходимо поддержание внутрипоселковых автомобильных дорог, тротуаров и искусственных сооружений на них на уровне, соответствующем категории дороги, путем содержания дорог и сооружений на них, а также сохранение протяженности, соответствующей нормативным требованиям, внутрипоселковых автомобильных дорог и тротуаров за счет ремонта внутрипоселковых автомобильных дорог и тротуаров.

Мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом внутрипоселковых автомобильных дорог и тротуаров, носят постоянный, непрерывный характер.

Мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможностей бюджета поселения, в пределах срока действия Программы.

Таблица №14. Реконструкция, строительство существующих улиц и дорог населенных пунктов, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Ширина земляного полотна (м.)
с. Ванновское				
1.	ул. Новая	На всем протяжении	1,3	8
2.	ул. Ленина	На запад от пер. Школьный	1,2	8
3.	Обход автомобильной дороги Северин-Песчаный-Веревкин	В южном направлении от села Ванновского с примыканием к автомобильной дороге Тбилисская-Воздвиженская;	5,0	10
х. Шереметьевское				
4.	ул. Стадионная	До сквера	0,7	8

х. Северокубанский

5.	ул. Луговая	На всем протяжении	2,77	8
6.	ул. Юбилейная	На всем протяжении	0,52	8
с. Шереметьевское				
7.	ул. Карла Маркса	На всем протяжении	0,9	8

Таблица №15. Строительство тротуаров вдоль существующих жилых улиц.

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
с. Ванновское				
1.	ул. Пролетарская	На всем протяжении	2,1	1,5
с. Шереметьевское				
2.	ул. Колхозная	От автодороги «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» до ул. Пролетарская	2,0	1,5
х. Шереметьевское				
3.	ул. Октябрьская	На всем протяжении	1,98	1,5
х. Северокубанский				
4.	ул. Якубиня	На всем протяжении	2,45	1,5

Таблица №16. Строительство велодорожек вдоль существующих жилых улиц.

№ п/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
с. Ванновское				
5.	ул. Пролетарская	На всем протяжении	2,1	1,0
с. Шереметьевское				
6.	ул. Колхозная	От автодороги «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» до ул. Пролетарская	2,0	1,0

№ м/п	Наименование улицы	В границах улиц	Протяженность, (км.)	Наименьшая ширина тротуаров (м.)
х. Шереметько				
7.	ул. Октябрьская	На всем протяжении	1,98	1,0
х. Северобуганский				
8.	ул. Якубина	На всем протяжении	2,45	1,0

2.4 ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

Таблица 17. Нормативная потребность в автотранспортных средствах на расчетный срок.

№ пп	Наименование	Согласно Нормативам градостроительного КК, СНиП 2.07.01.89* (Применяемые нормативы)	Нормативная потребность, (2028г.)
1	легковых автомобилей	350 на 1 тыс. чел.	2205
1.1	в т.ч. такси	3-4 на 1 тыс. чел.	20
1.2	в т.ч. ведомственные автомобили	2-3 на 1 тыс. чел.	15
2	грузовых автомобилей	25-40 на 1 тыс. чел.	200
3	мотоциклы и мопеды	100-150 на 1 тыс. чел.	7000

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.

2.5 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 Ванновского сельского 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 повышении 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 18, приведены прогнозные показатели безопасности дорожного

Показатели определены расчетным методом, с учетом реализации программных мероприятий в указанные сроки и в полном объеме. К концу реализации программных мероприятий показатели безопасности достигнут уровня 100%.

Показатель, стремящийся к уровню = 100%, является расчетным показателем применения всех возможных методов и средств, в достижении мер по повышению безопасности дорожного движения и не учитывает человеческий фактор.

Диаграмма 4. Прогноз показателей безопасности дорожного движения при реализации программных мероприятий.



Таблица №18 Показатели безопасности дорожного движения по годам и к сроку реализации программных мероприятий в полном объеме.

№ пп	Наименование	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022-2023г.	2024-2026г.	2027-2029г.	Итого
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Устройство велодорожек %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100
2	Устройство тротуаров %	0,0	0,0	0,0	0,0	48,1	0,0	51,9	0,0	100
3	Строительство объектов придорожного сервиса	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100
4	Строительство новых автодорог	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100
5	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	0,0	18,2	16,8	17,0	9,4	38,7	0,0	0,0	100

2.6 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.

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

II. Локальный подход к проблеме.

Для улучшения экологической обстановки на территории Ванновского сельского поселения, необходимо:

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

По территории сельского поселения проходят две автомобильные дороги IV технической категории.

Для автомобильной дороги VI технической категории, санитарно-защитный разрыв установлен в размере 100 м, в соответствии со СНиП 2.07.01-89*. В настоящее время между жилой застройкой и автодорогами соблюдены санитарно-защитный разрыв шириной 100м. Проведение специальных шумозащитных мероприятий (использование шумозащитных стенок и барьеров, организация специальных многорядных зеленых полос) между автодорогами и жилой застройкой не требуется.

III. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ

При рассмотрении вариантов развития транспортной инфраструктуры Ванновского сельского поселения был учтен ряд существующих проблем:

1. недостаточный уровень автомобилизации;
2. слабая обеспеченность дорогами с усовершенствованным покрытием;
3. недостаточный уровень безопасности дорожного движения.

Сравнение целевых показателей.

1. Уровни автомобилизации

На территории Ванновского сельского поселения развитие имеет только автомобильный вид транспорта:

- общественный (автобусы, служба такси как вид общественного транспорта, не пользуется спросом);
- индивидуальный (легковые и грузовые автомобили);

-ответственный (легковые и грузовые автомобили осуществляющие перевозку 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 возмещением необходимости.

3. ответственного - от увеличения производственной мощности организации.

2. Дорожная сеть

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

- Асфальтобетон-30,0%;
- Гравий-64,0%;
- Грунт-6%.

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

3. Безопасность дорожного движения

В настоящее время на территории поселения недостаточно тротуаров и велосипедных дорожек, уровень оснащенности=0%.

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

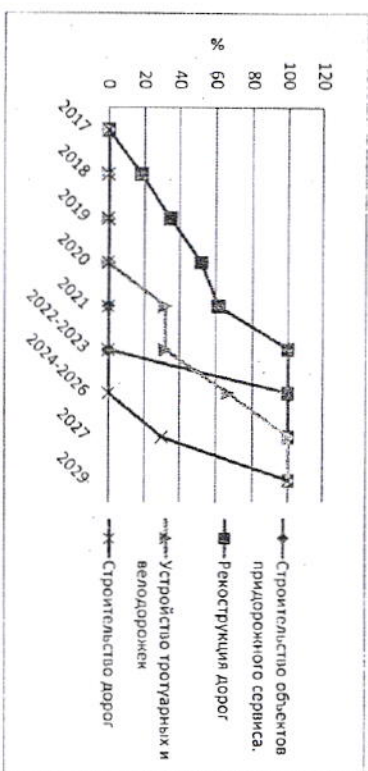
Дороги с гравийным покрытием дорожными знаками не оснащены.

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

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

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

Диаграмма 5.
Индикатор роста показателей в %, с разбивкой по годам реализации.



IV. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица №19. Перечень программных мероприятий

№ пп	Программные мероприятия	Примечание
1	2	3
Строительство		
1.	Прокладка обхода автомобильной дороги Северин-Песчаный-Веревкин в южном направлении от села Ванюковского примыканием к автомобильной дороге Тбилисская-Воздвиженская;	Рассматривается как эффективный
2.	Устройство велосодорожек	Рассматривается как эффективный
3.	Устройство тротуаров	Рассматривается как эффективный
4.	Строительство транспортно-логистического комплекса. Строительство СТО.	Расчет произведен в ПКР социальной инфраструктуры, в разделе «Объекты транспортно-логистических комплексов и придорожного сервиса»
Реконструкция		
5.	Реконструкция, усовершенствование по-кратный существующих жилых улиц	Рассматривается как эффективный

V. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

5.1 МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

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

ИТС - интеллектуальные транспортные системы

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

Создание сервисных служб ИТС включают в себя:

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

Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность.

Категоризация деятельности в секторе ИТС

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

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

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

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кросс-модальных перемещений грузов с полными разрешениями;

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

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

- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;

- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;

- мониторинг погодных условий и состоянии окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

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

- авариях;
- проведении ремонтных работ на участках дорог;
- маршрутах объезда выше перечисленных препятствий;
- расписании общественного транспорта;

- о месте нахождения средств общественного транспорта по отношению к месту нахождения пользователя,

- динамическую "подсказку" (посадку незапланированных пассажиров) диспетчеризацию перемещения транспортных средств грузового парка;

- предоставление информации перевозчикам и пользователям о движении транспорта и совершение «скооперированных» посадок, как грузового, так и легкового автопарка (для уменьшения транспортного потока на магистрали).

- автоматизированную сигнализацию о похищении автотранспортного средства, прослеживание похищенного транспортного средства

- автоматическое предупреждение водителям об уязвимых участниках дорожного движения (например, о присутствии на пути пожилых лиц, лиц с ограниченными возможностями, дорожных рабочих, а также-

мотоциклистов, велосипедистов, пешеходов).

- экстренном вызове служб спасения и ДПС (т.е. вызов спец служб и отслеживание перемещений данных служб в транспортном потоке)

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

Меры повышения безопасности могут включать в себя:

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

5.2 МЕТОДИКА ПО СНИЖЕНИЮ НЕЛЕГИТИМНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

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

Примечание:

ВВ- вещество, которое обычно называют «взвешенные вещества», включает много различных компонент. В него входят пыль, зола, сажа, дым, сульфаты, нитраты и другие твердые составляющие. ВВ образуются в результате сгорания всех видов топлива и при производственных процессах NO₂ - (диоксид азота) является основным загрязняющим веществом в атмосферном воздухе, который может оказывать существенное влияние на здоровье человека и окружающую среду. NO₂ приводит к образованию фотохимического смога, а при высоких концентрациях может увеличивать вероятность возникновения респираторных проблем. Диоксид азота сжигает слизистую оболочку дыхательных путей и может приводить к ослаблению устойчивости организма к инфекциям. Это может вызывать такие проблемы, как хрипы в легких, кашель, простуда, грипп и бронхит. Повышенные концентрации диоксида азота могут оказывать существенное влияние на людей, страдающих астмой, поскольку она может вызывать учащение и усиление приступов. NO₂ вследствие химических реакций может превращаться в азотную

кислоту и вызывать кислотные дожди. Азотная кислота может разъедать металлы, обесцвечивать ткани и ухудшать состояние резины. При утилизации она также может повышать кислотность озер и причинять вред деревьям и зерновым культурам, приводя к существенным убыткам.

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

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

5.3 МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры осуществляется на основании анализа транспортного спроса и пассажиропотока. Исходя из этого в случае необходимости осуществляется корректировка транспортной модели. Необходимые мероприятия по сбору данных о транспортном спросе и пассажиропотоке производятся транспортными организациями с контролем муниципального образования. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания

Анализ проведенный в Ванноском сельском поселении указывает на необходимость создания объединенной диспетчерской службы:

- МЧС (включая пункт пожарной безопасности);

- служба скорой медицинской помощи;
 - коммунальная служба,
- в сотрудничестве со службой по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры расположенной в станции Тбилисская.

VI. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица №21. Перечень программных мероприятий с разбивкой по годам

№ пп	Программные мероприятия	Год реализации
1	2	3
Мероприятия по строительству		
1.	Прокладка обхода автомобильной дороги Северин-Песчаный-Веревкин в южном направлении от села Ванновского с примыканием к автомобильной дороге Тбилисская-Воздвиженская;	2027-2029
2.	Устройство пешеходного	2027-2029
3.	Устройство тротуаров	2021-2026
4.	Строительство объектов придорожного сервиса.	2025
Мероприятия по реконструкции		
5.	Реконструкция, капитальный ремонт покрытий существующих жилых улиц	2018-2023

VII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

7.1 ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Источников финансирования инфраструктурных программ довольно много:

1. Федеральный бюджет. Расходы федерального бюджета идут на ремонт федеральных дорог, субсидии регионам на поддержание региональных дорог. С 2017 г. предусмотрено 100% - ное. нормативное финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, в том числе за счет введения сбора платы за проезд большого транспортного.

- Смысл нововведения заключается в том, что именно тяжелые грузовики наносят основной урон дорогам, а потому должны компенсировать расходы на их ремонт.

2. Фонд национального благосостояния (ФНБ) на реализацию крупных инфраструктурных проектов.

3. Региональные бюджеты Финансирование региональных дорог

осуществляется из региональных дорожных фондов, которые формируются за счет транспортного налога, основной части топливных акцизов (72%) и субсидий федерального бюджета. Однако с ростом акцизов увеличивается стоимость бензина для потребителей (в среднем на 1-3 руб.), что может вызвать общественное недовольство.

4. Собственные и заемные средства естественных монополий (Газпром, Транснефть, РЖД).

5. Бюджетные, собственные и заемные средства ГК «Автодор». В 2009 г. правительство создало государственную корпорацию «Автодор», главными задачами которой стали формирование опорной сети скоростных федеральных автомобильных дорог и привлечение в отрасль частных инвесторов.

6. Пенсионные фонды, однако, в России из-за дефицита пенсионного фонда этих средств пока немного, вряд ли он сможет стать новым источником финансирования инфраструктуры.

7. Частные инвесторы. В условиях дефицита бюджетных средств и пенсионного фонда частные инвестиции остаются единственным потенциальным источником для увеличения расходов на инфраструктуру. В настоящий момент частные инвесторы вкладывают средства в сегменты транспортной инфраструктуры с наиболее высоким возвратом на вложенный капитал, главным образом в портовые и аэропортовые терминалы. Дорожные контракты могут принести инвесторам высокую долгосрочную доходность. ГК «Автодор» предлагает инвесторам проекты двух типов концессионных соглашений: с прямым сбором оплат (direct toll concession) и контракт жизненного цикла (availability payments concession).

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

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

Прогнозная (справочная) оценка привлечения средств федерального бюджета, бюджетов государственных внебюджетных фондов, физических и юридических лиц на достижение цели и решение задач программы представлена в таблице 21.

7.2 ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Таблица №21. Объем финансовых ресурсов необходимый для решения задач ПКР транспортной инфраструктуры

№ пп	Программные мероприятия	Ед. изм.	Кол-во	Категория дороги/кол-во полос	Укрупненные цены строительства (тыс.руб)	Источники финансирования
Мероприятия по реконструкции						
Реконструкция, капитальный ремонт существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц						
с. Ванновское						
1.	ул. Новая На всем протяжении	м.	1300	V/1	8555,20	бюджет поселения целевые программы
2.	ул. Ленина На запад от пер. Школьный	м.	1200	V/1	7897,11	бюджет поселения целевые программы
х. Шевченко						
3.	ул. Стадионная До сквера	м.	700	V/1	4606,64	бюджет поселения целевые программы
х. Северокубанский						
4.	ул. Луговая На всем протяжении	м.	2770	V/1	18229,15	бюджет поселения целевые программы
5.	ул. Юбилейная На всем протяжении	м.	520	V/1	3422,08	бюджет поселения целевые программы
с. Шереметьевское						
6.	ул. Карла Маркса	м.	670	V/1	4409,22	бюджет поселения целевые программы

	На всем протяжении					
Всего:					47119,4	
Мероприятия по строительству						
Прокладка новых автодорог						
с. Ванновское						
7.	Прокладка обхода автомобильной дороги Северин-Песчаный-Веревкин в южном направлении от села Ванновского с примыканием к автомобильной дороге Тбилисская-Воздвиженская;	м.	5000	IV/2	114695,88	краевой и федеральный бюджет
Всего:					114695,88	
Устройство тротуаров на территории поселения						
с. Ванновское						
8.	ул. Пролетарская На всем протяжении	м. кв.	3150	Тротуары из асфальтобетона	4216,41	бюджет поселения целевые программы
с. Шереметьевское						
9.	ул. Колхозная От автодороги «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» до ул. Пролетарская	м. кв.	3000	Тротуары из асфальтобетона	4015,63	бюджет поселения целевые программы
х. Шевченко						
10.	ул. Октябрьская На всем протяжении	м. кв.	2970	Тротуары из асфальтобетона	3975,47	бюджет поселения целевые программы
х. Северокубанский						
11.	ул. Якубина На всем протяжении	м. кв.	3675	Тротуары из асфальтобетона	4919,15	бюджет поселения целевые программы
Всего:					17126,66	

Устройство велодорожек на территории поселения						
с. Ванновское						
12.	ул. Пролетарская На всем протяжении	м. кв.	2100	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	2096,65	бюджет поселения целевые программы
с. Шереметьевское						
13.	ул. Колхозная От автодороги «ст. Тбилисская – ст. Воздвиженская» до ул. Пролетарская	м. кв.	2000	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	1996,81	бюджет поселения целевые программы
х. Шевченко						
14.	ул. Октябрьская На всем протяжении	м. кв.	1980	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	1976,84	бюджет поселения целевые программы
х. Северокубанский						
15.	ул. Якубина На всем протяжении	м. кв.	2450	Велосипедные дорожки из асфальтобетона	2446,09	бюджет поселения целевые программы
Всего:					8516,39	
Строительство объектов придорожного сервиса.						
16.	Строительство автостоянки на 30 машино-мест.	м. кв.	600	перехватывающая автостоянка	12,17	бюджет поселения целевые программы
Всего:					12,17	
ИТОГО:					187470,5	

VIII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ

Таблица 22. Сводная таблица по реализации программных мероприятий

№ пп	Наименование	ИТОГО	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022- 2023г.	2024- 2026г.	2027- 2029г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Устройство велодорожек	8516,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8516,39
2	Устройство тротуаров	17126,66	0,00	0,00	0,00	0,00	8232,04	0,00	8894,62	0,00
3	Строительство объектов придорожного сервиса	12,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,17	0,00
4	Строительство новых автодорог	114695,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114695,88
5	Реконструкция, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	47119,40	0,00	8555,2	7897,11	8028,72	4409,22	18229,2	0,00	0,00
	ИТОГО	187470,5	0,00	8555,20	7897,11	8028,72	12641,26	18229,15	8906,79	123212,27
6	Процент реализации	100	0	4,6	4,2	4,3	6,7	9,7	4,8	65,7
7	из них бюджет поселения	74988,20	0,00	3422,08	3158,84	3211,49	5056,50	7291,66	3562,72	3406,56
8	программы софинансирования	112482,30	0,00	5133,12	4738,27	4817,23	7584,76	10937,49	5344,07	68817,53
9	эффект от реализации ПКР %	100	0,0	4,6	8,8	13,1	19,8	29,5	34,3	100,0

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

1. Учитывая низкую загруженность межквартальных дорог на территории поселения, на сегодняшний день нет необходимости в устройстве обособленных, выделенных велосипедных дорожек. Программой предусмотрено устройство велодорожек в 2029 году, с учетом прироста населения.

2. В настоящее время Ванновское СП в должной мере не обеспечено тротуарами, программой предусмотрено устройство пешеходных дорожек в центральной части с. Ванновское в период с 2021-2026гг:

3. Строительство объектов придорожного сервиса, а именно автостоянки в с. Ванновское рассчитано на 2025 г.

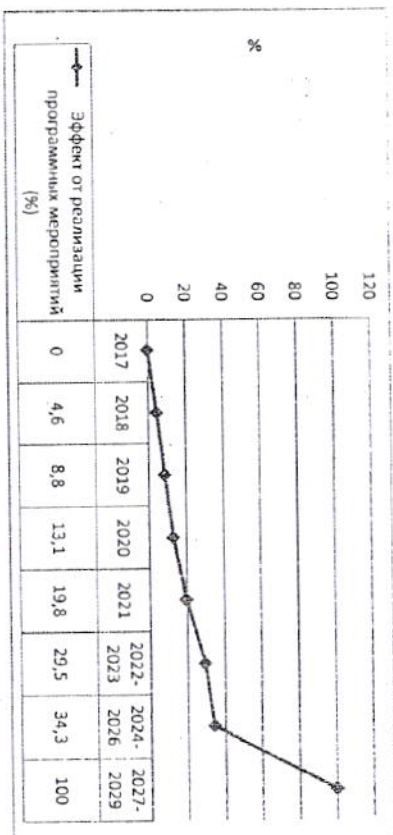
4. Реконструкция, капитальный ремонт дорог СП будет выполняться в период с 2018-2023 годы, с учетом физического износа дорог и фактической необходимости в ремонте или реконструкции дорожного полотна.

5. Прокладка обхода автомобильной дороги Северин-Песчаный-Везевкин в южном направлении от села Ванновского с примыканием к автомобильной дороге Тбилисская-Воздвиженская предусмотрено в период с 2027-2029гг.

ВЫВОДЫ:

Реализация программных мероприятий рассчитана на период 12 лет, с разбивкой на 2 очереди строительства и решает все задачи направленные на улучшение транспортной инфраструктуры Ванновского сельского поселения. Основная задача ПКР - снижение аварийности на территории поселения.

Диаграмма 6.
Эффект от реализации программных мероприятий (%)



IX. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ

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

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

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

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

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

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

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

Предложения по институциональным преобразованиям

1. Контроль над получением удостоверения на управление транспортным средством;
2. Введение такого понятия как «Водительская история»;
3. Отказ от практики мировых соглашений с семьей погибших, позволяющей виновнику избежать наказания;
4. Ужесточение контроля службы безопасности на автотранспортном предприятии, осуществляющей систематический контроль за выпуском автотранспорта на линию;

- проверка автотранспортного средства,
 - проверка водителя,
 - проверка в части выполнения нормативных документов,
 - проверка графиков по профилактике дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения.
5. Ужесточения контроля за проведение ТО транспортного средства;
 6. Ремонт участков дороги, сооружение остановочных пунктов;
 7. Создание регулируемых пешеходных переходов, адаптированных под разные слои населения;
 8. Обучение в детских образовательных учреждениях правилам дорожного движения и безопасного поведения на дороге.

ОБОСНОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ

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

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

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

- землиное погодно;
- планировка площадей;
- рыхление грунта, уплотнение грунта и полив уплотняемого грунта водой;
- подвозка/вывоз грунта;
- разработка выемок и возведение насыпей;
- укрепление откосов земляного полотна: щебнем, посевом многолетних трав;
- устройство упоров при укреплении откосов;
- возведение искусственных сооружений, устройство водопропускных труб, устройство водопотока
- (устройство канав, сборных железобетонных лотков, испарительных бассейнов, поглощающих колодезев и т.д.);

дорожная одежда:

- устройство подстилающих и выравнивающих слоев из песка;
- устройство оснований из щебеночно-гравийно-песчаной смеси, обработанной цементом;
- устройство оснований из щебня, черного щебня;
- устройство покрытия из асфальтобетонных смесей или монолитного бетона;
- устройство и укрепление обочин;
- устройство разделительных полос;
- установка и обустройство:
- установка дорожных знаков и информационных таблов;
- устройство барьерных ограждений;
- устройство шумозащитных экранов;
- устройство разметки проезжей части;
- устройство бортовых камней;
- устройство тротуаров
- устройство автобусных остановок (павильонов) и остановочных карманов;
- устройство площадок отдыха и стоянок автомобилей;

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

Устройство электроосвещения автодорог не учтено показателями НДС и учитывается отдельно.

ЛИТЕРАТУРА

1. ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО, ПЛАНИРОВКА И ЗАСТРОЙКА СЕЛЬСКИХ И СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ СНиП 2.07.01-89* МОСКВА 1994
2. НДС 81-02-2014 Укрупненные нормативы цены строительства. Государственные сметные нормативы. Укрупненные нормативы цены строительства. Дата актуализации: 21.05.2015
3. СНиП 32-01-95 СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ И ПРАВИЛА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КОЛЕСИ 1520 мм. МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНСТРОЙ РОССИИ)
4. Полосы отвода, охранные зоны железных дорог В соответствии с ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10 января 2003 года №17-ФЗ
5. «Концепция развития неоператора России» Игорь Налимов, 5 октября 2007 г.
6. ГОСТ Р ИСО 37120-2015 Устойчивое развитие сообщества. Показатели сельских условий и качества жизни Дата введения 2016-02-01.
7. ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Дата введения 2012-03-01