**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**НЕФТЕГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**АПШЕРОНСКОГО РАЙОНА**

**КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

**на период 2017 – 2021 годы с перспективой до 2030 года**

2017 год

**Оглавление**

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc492545156)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8](#_Toc492545157)

[1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Нефтегорского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 8](#_Toc492545158)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Нефтегорского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 9](#_Toc492545161)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 13](#_Toc492545162)

[1.3.1. Автомобильный транспорт 14](#_Toc492545163)

[1.3.2. Водный транспорт 16](#_Toc492545164)

[1.3.3. Воздушный транспорт 16](#_Toc492545165)

[1.3.4. Железнодорожный транспорт 17](#_Toc492545166)

[1.4. Характеристика сети дорог Нефтегорского городского поселения, параметры дорожного движения. 17](#_Toc492545167)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Нефтегорском городском поселении обеспеченность парковками (парковочными местами) 20](#_Toc492545168)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 22](#_Toc492545169)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 23](#_Toc492545170)

[1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 23](#_Toc492545171)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 23](#_Toc492545172)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 24](#_Toc492545173)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Нефтегорского городского поселения 25](#_Toc492545174)

[1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Нефтегорского городского поселения 25](#_Toc492545175)

[1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 26](#_Toc492545176)

[2. ПРОГНОЗ ТАРНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ НЕФТЕГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 27](#_Toc492545177)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 27](#_Toc492545178)

[2.2. Прогноз транспортного спроса Нефтегорского городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 27](#_Toc492545179)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 29](#_Toc492545180)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети 30](#_Toc492545181)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 31](#_Toc492545182)

[2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 31](#_Toc492545183)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 34](#_Toc492545184)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 36](#_Toc492545185)

[4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 37](#_Toc492545186)

[4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 37](#_Toc492545187)

[4.1.1. Воздушный транспорт 37](#_Toc492545188)

[4.1.2 Речной транспорт 37](#_Toc492545189)

[4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 37](#_Toc492545190)

[4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 37](#_Toc492545191)

[4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 38](#_Toc492545192)

[4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 38](#_Toc492545193)

[4.6.Мероприятия по развитию сети дорог Нефтегорского городского поселения 38](#_Toc492545194)

[5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 40](#_Toc492545195)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 40](#_Toc492545196)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 40](#_Toc492545197)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 41](#_Toc492545198)

[5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 41](#_Toc492545199)

[6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 42](#_Toc492545200)

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Нефтегорского городского поселения Апшеронского района до 2021 года и на период до 2030 года |
| Основание для разработки программы | * Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; * Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; * Генеральный план Нефтегорского городского поселения Апшеронского района Краснодарского Края на период до 2030 года; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | **Заказчик:** Администрация Нефтегорского городского поселения  352685, Краснодарский край, Апшеронский район, пгт. Нефтегорск, ул. Школьная, д. 2.  **Разработчик:** ООО «ЭнергоАудит»  160011, Вологодская область, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202 |
| Цели и задачи программы | Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры Нефтегорского городского поселения Апшеронского района в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  Задачи программы:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Нефтегорского городского поселения Апшеронского района;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Нефтегорского городского поселения;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Нефтегорского городского поселения Апшеронского района;  г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Нефтегорском городском поселении;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | * Увеличение доли улично-дорожной сети с твердым покрытием; * Увеличения парковочного пространства; * Увеличение количества нанесенной разметки согласно ПОДД; * Установка дорожных знаков согласно ПОДД; * Ремонт остановочных павильонов 26 единиц; * Снижение числа зарегистрированных ДТП; * Строительство АЗС - 1 объект; * Строительство новых СТО – 3 объекта; |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Срок и этапы реализации программы | С 2017 по 2021 годы и на период до 2030 года.  Этапы:  I этап: 2017-2021 гг;  II этап: 2022-2030 гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования – 75406 тысяч рублей, из них:   * за счет средств краевого бюджета – 23400 тысяч рублей; * за счет средств бюджета городского поселения – 44906 тысяч рублей; * внебюджетные средства - 7100 тысяч рублей.   Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ. |

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Транспортный комплекс Краснодарского края обеспечивает реализацию внешнеполитических и экономических интересов России в зоне черноморского и средиземноморского экономического сотрудничества, вносит существенный вклад в повышение «связности» территории страны.

Краснодарский край является приграничной территорией и единственным выходом России к Черному морю. Морские порты края обеспечивают прямой выход через Азовское и Черное моря на важнейшие международные внешнеторговые пути и перерабатывают более 35 процентов внешнеторговых российских и транзитных грузов морских портов России, обслуживают около трети российского нефтеэкспорта.

По территории края проходят важнейшие железнодорожные маршруты федерального значения, которые ориентированы в сторону морских международных портов края и курортов Черного и Азовского морей.

Трубопроводный транспорт представлен международным нефтепроводом «Тенгиз – Новороссийск» и газопроводом «Россия – Турция» («Голубой поток»).

Воздушный транспорт Краснодарского края представлен четырьмя аэропортами, два из которых являются международными (Краснодар, Сочи).

Экономика Краснодарского края напрямую зависит от эффективности работы транспортной инфраструктуры. Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края составляют важнейшую часть транспортной инфраструктуры края. Сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, имеющая протяженность почти девять тысяч километров, обеспечивает перевозки промышленных и сельскохозяйственных грузов, работу морских портов, связь муниципальных образований между собой и с краевым центром, транспортную доступность курортных и туристических районов. Поэтому без надлежащего уровня их транспортно-эксплуатационного состояния невозможно повышение инвестиционной привлекательности края и достижение устойчивого экономического роста. Развитие портов и рекреационных зон на территории края приводит к изменению состава транспортного потока и росту интенсивности движения.

Несмотря на высокое качество автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края по сравнению с общероссийским, имеется немало острых проблем: недостаточная пропускная способность, особенно в крупных транспортных узлах, наличие оползневых участков и размывов в горной части края и характерная общероссийская проблема – низкие прочностные характеристики автомобильных дорог общего пользования.

Из-за систематического недофинансирования автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в последние годы, на сегодняшний день имеется существенное отставание объемов выполнения на них капитального ремонта и ремонта от объемов, вытекающих из межремонтных сроков, не могут быть выполнены в полной мере требования в части периодичности проведения видов работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Кроме региональных или межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования, важнейшей частью транспортной инфраструктуры края являются автомобильные дороги общего пользования местного значения, которые обеспечивают движение грузопассажирских потоков как внутри населенных пунктов, так и в границах муниципальных районов и городских округов. Неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети муниципальных образований Краснодарского края и отсутствие возможности у органов местного самоуправления финансировать даже в минимально допустимом объеме дорожные работы на автомобильных дорогах общего пользования местного значения являются сдерживающими факторами развития муниципалитетов и требуют оказания финансовой помощи за счет средств краевого бюджета.



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

***Краткая характеристика Нефтегорского городского поселения***

Нефтегорское городское поселение входит в состав муниципального образования Апшеронский район и наделено статусом муниципального образования. Городское поселение расположено в центральной части муниципального образования Апшеронский район и граничит: на севере – с землями Апшеронского городского поселения; на востоке – с землями Новополянского сельского поселения; на юге– с землями Черниговского сельского поселения; на западе – с землями Хадыженского городского поселения и Туапсинского района.

На территории Нефтегорского городского поселения расположено 4 населенных пункта: поселок городского типа Нефтегорск, станица Нефтяная, хутор Николаенко и хутор Подольский.

Административным центром поселения является пгт. Нефтегорск. Численность городского поселения составляет по данным 2016 года 8390 человек.

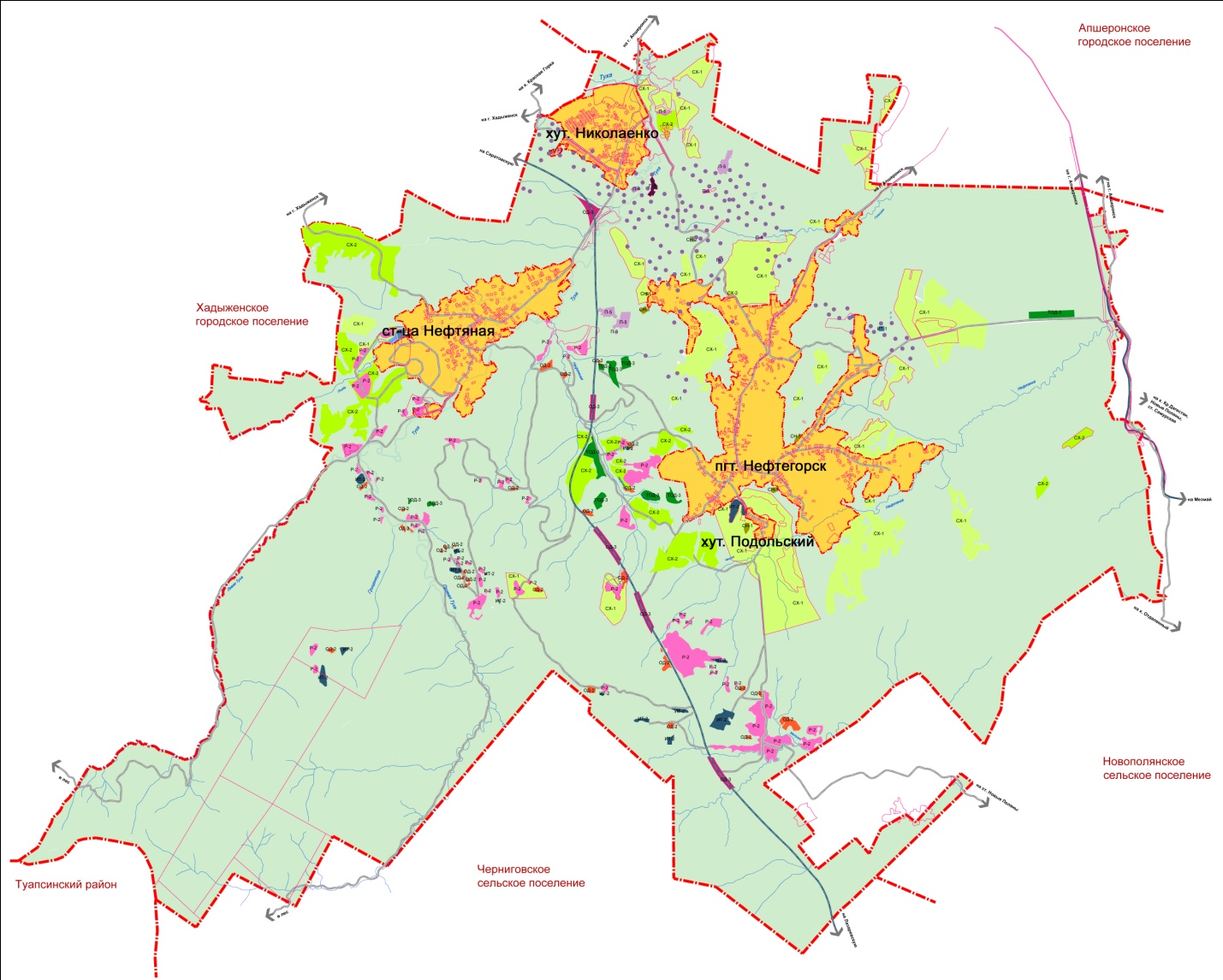


Рисунок 1. Схема расположения населенных пунктов Нефтегорского городского поселения.

**Климат**

Территория Нефтегорского городского поселения в целом относится к южной части переходных климатов умеренной зоны. Открытость территории с севера, наличие Кавказских гор определяют своеобразие климатических условий поселения.

Сумма осадков за год составляет 941мм. Основное количество осадков выпадает в теплый период года, с апреля по октябрь. В летний период осадки нередко носят ливневый характер, с грозами, в осенний период осадки выпадают в виде затяжных дождей.

Среднегодовая температура воздуха характеризуется положительными значениями – 10,5°С. Самым холодным месяцем в году является январь: -1,0°С, при абсолютном минимуме – 34,0°С.

Снежный покров появляется в среднем в последней декаде ноября – первой декаде декабря; сход снежного покрова происходит в марте месяце. По многолетним данным количество дней со снежным покровом составляет 44-66, при этом устойчивый снежный покров отсутствует более чем в 50% зим. Очень часто бывают оттепели, способствующие разрушению снежного покрова и приводящие к малому накоплению его высоты. Средняя из наибольших высот снежного покрова не превышают 25см.

Максимальная промерзаемость почвы наблюдается обычно в январе, иногда в декабре месяцах и составляет 12-22см.

Устойчивый переход среднесуточной температуры воздуха к положительным значениям наблюдается во второй декаде февраля. Однако заморозки могут наблюдаться и в течение апреля. Теплый период приурочен к апрелю-сентябрю месяцам, при этом продолжительность безморозного периода составляет в среднем 178 дней.

Лето умеренно-жаркое, средняя температура самых теплых месяцев (июнь-июль) составляет 18-21°С. Максимальная температура воздуха в отдельные годы, может достигать 35-40°С.

Ветровой режим характеризуется преобладанием в течение года широтной циркуляции воздуха, особенно в холодное полугодие. С осени, вследствие остывания материка, учащаются стационирования антициклона над Казахстаном и образования Черноморской депрессии, преобладают ветры восточных румбов. Зимой наблюдается преобладание восточных ветров и образование барических градиентов, которые являются причиной увеличения скорости ветра. В зоне выраженного восточного потока повторяемость ветров восточных румбов возрастает до 70%. В долинах предгорий преобладающее направление ветра совпадает с ориентировкой горных долин.

В конце весны увеличивается повторяемость процессов западной адвекции и летом преобладают ветры западных румбов. Но в летний период более сухими и жаркими являются ветры восточной составляющей, а западные приносят прохладный и влажный воздух. Наибольшие скорости ветра наблюдаются в феврале-марте. В долинах предгорий скорость ветра уменьшается до 3-4м/сек. Число дней с сильным ветром (более 15м/сек) составляет 15-20.

В долинах предгорной зоны прослеживается горно-долинная циркуляция. Возникает она в результате неравномерного нагрева долин и склонов гор. Днем ветер дует вверх по долине, а ночью – по долине вниз. Суточная периодичность этих ветров наиболее выражена летом и осенью, т.е. в сезон, когда заметно ослабление общей циркуляции.

Обилие осадков и относительно высокая среднегодовая температура, значительная продолжительность безморозного периода, незначительная промерзаемость почвы, при непродолжительном периоде мерзлого состояния её, наличие оттепелей, и широкое распространение пород, обладающих коллекторскими свойствами, создают благоприятные условия для формирования и накопления подземных вод

**Анализ экономической ситуации**

Нефтегорское поселение располагает необходимыми ресурсами и условиями для развития, к которым относятся благоприятные природно-климатические условия, богатые лесные угодья, месторождения полезных ископаемых (нефть, газ) и нерудных материалов (песок, глина, щебень, известняки, доломиты), гидроминеральные ресурсы (минеральные воды).

В силу природно-хозяйственных предпосылок исторически эти места не отличались большими массивами сельскохозяйственных угодий.

Специализация сельского хозяйства складывалась на приоритетном развитии отраслей животноводства, а в растениеводстве преобладали виды специализации капиталоемкие, но дающие больший доход с единицы используемой площади - например, садоводство, овощеводство и др.

С переходом к рыночной экономике направления специализации сельскохозяйственного производства поселения не изменились, однако в структуре сельхозпроизводителей приоритетная роль стала принадлежать подсобным и фермерским хозяйствам.

Промышленным садоводством на территории поселения занимается бригада ЗАО «Горный сад», специализация - производство плодовой продукции.

Более 80% всей территории поселения занимают леса, которые являются главным сырьевым богатством и имеют природоохранное значение. Общая площадь земель лесного фонда составляет 0,9 тысяч кв. км. Леса поселения, относящиеся по лесорастительному районированию к зоне буковых, буково-пихтовых и дубовых лесов, являются основными источниками ценной древесины в крае.

На основе эксплуатации богатой природно-сырьевой базы здесь получила развитие лесная и деревообрабатывающая промышленность. Отрасль включает 7 предприятий, осуществляющих заготовку древесного сырья, производство пиломатериалов, паркета, мебели, столярных изделий.

Нефтегазодобывающая отрасль промышленности представлена филиалом ОАО «Роснефть-Краснодарнефтегаз».

В структуре базовых отраслей экономики поселения выделяется строительная отрасль.

Ведущей строительной организацией поселения является ООО «Обь» (х. Николаенко). Предприятие занимается строительством и реконструкцией жилья и общественных зданий. ООО «Обь» имеет производственную базу, где выпускается товарный бетон и изделия из него. Численность персонала – 50 человек.

Наибольшее количество предприятий на территории Нефтегорского поселения сосредоточено в сфере потребительского рынка. Вместе с тем данные структуры не вносят значительного вклада в развитие экономики поселения, их налогооблагаемая база невелика, уровень обслуживания не соответствует современным требованиям.

Территория поселения обладает потенциалом для развития туризма и рекреации. В состав Нефтегорского городского поселения входит станица Нефтяная, которая является курортом местного значения.

Природным лечебным фактором является Нефтянское месторождение йодо-бромных минеральных вод, показанных для лечения кожных заболеваний, патологий опорно-двигательного аппарата, нервной системы.

В станице Нефтяной расположен детский оздоровительный лагерь санаторного типа «Горный-Здоровье». Учреждение рассчитано на 250 мест, функционирует круглогодично.

**Демографическая ситуация и анализ численности населения**

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Общая численность населения поселения за период времени с 2010 по 2016 гг. выросла на 536 человек или на 6,8%.

Прогнозирование численности населения поселения на период до 2030 г. было выполнено в составе генерального плана Нефтегорского городского поселения Апшеронского района, результаты которых приведены в таблице 1.1.

Прогноз численности населения осуществлялся с учетом динамики естественного прироста и сальдо миграции в период, предшествующий базовому году.

Таблица 1.1

Прогноз численности населения Нефтегорского городского поселения в разрезе населенных пунктов.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Возрастные группы** | **Факт** | **Прогноз** | |
| **начало 2016г.** | **2021г.** | **2030г.** |
| **Общая численность населения, тыс. чел.** | **8,39** | **8,572** | **9,072** |
| пгт. Нефтегорск | 5,092 | 5 | 5,1 |
| ст-ца Нефтяная | 2,140 | 2,28 | 2,55 |
| хут. Николаенко | 1,062 | 1,22 | 1,35 |
| хут. Подольский | 0,096 | 0,072 | 0,072 |

В течение следующих 15 лет прогнозируется увеличение общей численности постоянного населения городского поселения более чем на 8,12% по отношению к исходному периоду времени.

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, предусмотренных в муниципальных программах района, а также в схеме территориального планирования Апшеронского района. Последовательность выполнения мероприятий по территориальному планированию, их сроки, определяются органами местного самоуправления района исходя из складывающейся социально-экономической обстановки в районе, финансовых возможностей местного бюджета, сроков и этапов реализации соответствующих государственных программ Краснодарского края в части, затрагивающей территорию района, приоритетных национальных проектов, муниципальных программ Апшеронского района.

Принятые генеральным планом проектные решения необходимо применить в рабочем проектировании с учетом возможного уточнения параметров и характеристик проектируемого объекта транспортной инфраструктуры.

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

Транспортная связь населенных пунктов с центром поселения районным центром и другими населенными пунктами осуществляется по автодорогам межмуниципального, регионального и местного значения.

Автотранспортная система Нефтегорского городского поселения и Апшеронского района связана в единое целое сетью территориальных автомобильных дорог.

В границах территории поселения имеются следующие автомобильные дороги: регионального значения г. Апшеронск – ст-ца. Ширванская – х. Гуамка, х. Николаенко – п.г.т. Нефтегорск и межмуниципального значения г. Апшеронск – п.г.т. Нефтегорск, г. Апшеронск – ст-ца. Нефтяная, ст. Нефтяная – х.Николаенко.

Кроме автомобильных дорог регионального значения по территории поселения проходят действующие дороги местного значения.

Высокая интенсивность движения, недостаточность автомобильных развязок, неудовлетворительное состояние отдельных участков дорог, отсутствие знаков дорожного движения на наиболее опасных участках, наличие нерегулируемых железнодорожных переездов могут привести к чрезвычайным ситуациям на автодорогах поселения.

### 1.3.1. Автомобильный транспорт

Расстояние от пгт. Нефтегорск до г. Краснодар составляет 129 км. Добраться до краевого центра без пробок можно за 2 часа 30 минуты. Автобусы из Хадыженска и Апшеронска в Краснодар ходят ежедневно.

На территории Нефтегорского городского поселения организовано движение автобуса по трем пригородным маршрутам.

Внутригородские маршруты

На территории пгт. Нефтегорск, ст-ца Нефтяная, х. Николаенко перевозка пассажиров осуществляется при помощи маршрутных перевозок. Внутреннего общественного транспорта нет.

Автобусы, проходящие по пригородным маршрутам обслуживают жителей данных населенных пунктов. Информация по охвату маршрутами улиц пгт. Нефтегорск представлена в таблице 1.2.

На территории Нефтегорского городского поселения располагается 43 остановочных павильона. Пассажирских автостанций нет.

Таблица 1.2

Маршруты Нефтегорского городского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Обслуживаемые улицы** | **Протяженность маршрута, км** |
| Апшеронск-Нефтегорск | Некрасова, Лермонтова, Советская, Школьная, Селезнева, Красная | 19 |
| Апшеронск - Новый городок -Нефтегорск | Новый городок, Коммунальная, Репина, Пушкина, Советская | 22,7 |
| Апшеронск – Николаенко - Нефтяная | Свердлова, Хадыженская, Дружбы, Подстанционная, Ломоносова, Шоссейная, Комсомольская | 21,8 |

Пригородные маршруты

На территории Нефтегорского городского поселения осуществляется перевозка населения по 3 пригородным маршрутам. Информация по ним представлена в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Муниципальные маршруты пассажирских перевозок автотранспортом

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Муниципальный маршрут** | **Номер маршрута** | **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов** | **Протяженность маршрута, км** | **Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту** |
| Пригородный | 116 | «Апшеронск- Нефтегорск через 7 км» | Автовокзал Апшеронск, рынок, поликлиника, мира, больница № 2, Нефтегорский поворот, кладбище Грушки, дачи, 7 километр, Лермантова, автостанция, центр, администрация, баки, 5 километр, южный, стадион, 512 | 19,0 | ИП Светашев,  ИП Матульян Н.М,  ИП Борисенко А.А. |
| Пригородный | 112 | «Апшеронск-Нефтегорск через Новый Городок» | Апшеронск автовокзал, поворот на х.Николаенко, пос.Новый городок, АС п.Нефтегорск, 512- участок п.Нефтегорск | 22,7 | ИП Светашев,  ИП Матульян Н.М,  ИП Борисенко А.А. |
| пригородный | 21 | «Апшеронск-Николаенко-Нефтяная» | Г.Апшеронск поликлиника, рынок, автовокзал, круг, ул.Спорта, ул.Щорса, хлебозавод, ОЭЗ, ГАИ, Армянский, Туха, Новая Туха, поворот на Нефтегорск, ИТК, ЖСК «Обь», Николаенко, Кленовая, школа, Кленовая, интернат, магазин, центр, горный | 21,8 | ИП Мартиросян А.Е |

Междугородние маршруты

Междугородние маршруты осуществляются из городов Апшеронск и Хадыженск:

1. г. Апшеронск – г. Краснодар (114,3 км.);
2. г. Хадыженск – г. Краснодар (115 км.);
3. г. Хадыженск – г. Армавир (181 км).

Уровень автомобилизации поселка выше среднего. Личный автотранспорт представлен различными типами автомобилей: легковыми и грузовыми автомобилями, мототехникой. Хранение личного авто-, мототранспорта осуществляется на придомовых территории и в гаражных кооперативах.

Таблица 1.4

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Показатель** | **Ед. измерения** | **2016** |
| --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов: |  |  |
| -городских | ед. | 0 |
| -пригородных | ед. | 3 |
| -междугородние | ед. | 0 |
| Протяженность муниципальных маршрутов: |  |  |
| -городских | км | 0 |
| -пригородных | км | 63,5 |
| -междугородних | км | 0 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 7665 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 482895 |

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

-оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;

-повышение качества обслуживания населения (внедрение информационных технологий в автомобильном транспорте (АСУ-Т, мобильное приложение, электронное табло), обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

Реализация мероприятий позволит создать на территории Нефтегорского городского поселения маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении, сформированную на условиях добросовестной конкуренции при минимальном уровне субсидий из бюджета муниципального района.

На территории Нефтегорского городского поселения грузовые перевозки осуществляются различными видами транспорта.

Подробная информация по объемам перевозимых грузов по территории Нефтегорского городского поселения, а также за ее пределы – отсутствует.

### 1.3.2. Водный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки внутренним и внешним водным транспортом на территории Нефтегорского городского поселения не осуществляются, ввиду отсутствия подходящих водных артерий.

### 1.3.3. Воздушный транспорт

На территории Нефтегорского городского поселения вертолетные площадки и взлетно-посадочные полосы отсутствуют. Перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

### 1.3.4. Железнодорожный транспорт

По территории Нефтегорского городского поселения железнодорожные пути не проходят.

## 1.4. Характеристика сети дорог Нефтегорского городского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Нефтегорского городского поселения представлена в таблице 1.5

Таблица 1.5

Основные характеристики протяженность дорог

| **№п/п** | **Показатели** | **Ед изм** | **2015** |
| --- | --- | --- | --- |
|
|  |
|
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года: |  |  |
| 1.1 | Федерального значения | км | нет |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | 11,156 |
| 1.3 | Местного значения | км | 62,424 |
| 1.4 | Зимние а/д | км | нет |
| 1.5 | Ведомственные а/д | км | нет |

В границах территории поселения имеются следующие автомобильные дороги: регионального значения г. Апшеронск – ст-ца. Ширванская – х. Гуамка, х. Николаенко – пгт. Нефтегорск и межмуниципального значения г. Апшеронск – пгт. Нефтегорск, г. Апшеронск – ст-ца. Нефтяная, х. Красная Горка – х. Николаенко.

Общая техническая характеристика дорог представлена в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Техническая характеристика дорог

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Идентификационный номер** | **Наименование автомобильных дорог** | **Протяженность** | **Покрытие в км** | | **Мосты** | | | | | | **Трубы** | | | | | |
| **а\б и типа а\б** | **гравийные** | **Всего** | | **ж\б и каменные** | | **металлические** | | **Итого в ведении** | | | | | |
| **всего** | | **ж\б и каменные** | | **металлические** | |
|  |  | **км** | **км** | **км** | **шт** | **пог.м** | **шт** | **пог.м** | **шт** | **пог.м** | **шт** | **пог.м** | **шт** | **пог.м** | **шт** | **пог.м** |
| 03 ОП РЗ 03К-076 | г.Апшеронск –  ст-ца Ширванская - х.Гуамка | 39,181 | 39,181 |  | 7 | 352,22 | 5 | 283,13 | 2 | 69,09 | 57 | 740,00 | 54 | 715,70 | 3 | 24,30 |
| 03 ОП МЗ 03Н-116 | г.Апшеронск - пгт.Нефтегорск | 9,115 | 9,115 |  | 2 | 27,15 |  |  | 2 | 27, 15 | 32 | 322,10 | 28 | 278,10 | 4 | 44,00 |
| 03 ОП МЗ 03Н-117 | г.Апшеронск –  ст-ца Нефтяная | 16,020 | 16,020 |  | 4 | 54,64 | 2 | 34,18 | 2 | 20,46 | 91 | 912,40 | 77 | 784,70 | 14 | 127,70 |
| 03 ОП МЗ 03Н-122 | х.Красная Горка - х.Николаенко | 5,390 | 0,109 | 5,281 | 2 | 17,80 | 1 | 8,30 | 1 | 9,50 | 5 | 54,80 | 4 | 43,50 | 1 | 11,30 |
| 03 ОП РЗ 03К-123 | х.Николаенко - пгт.Нефтегорск | 6,365 | 6,365 |  | 3 | 65,80 | 2 | 57,20 | 1 | 8,60 | 19 | 310,20 | 16 | 292,10 | 3 | 18,10 |

По территории городского поселения проходит часть данных дорог общей протяженностью 11,156 км.

*Улично-дорожная сеть Нефтегорского городского поселения*

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

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы пгт. Нефтегорск. Основные улицы, по которым осуществляются основные транспортные связи: ул. Советская ул. Школьная, ул. Лермонтова, ул. Ломоносова, ул. Первомайская, ул. Красная.

В Нефтегорском городском поселении уровень автомобилизации составляет – 117 автотранспортных средств на одну тысячу человек. Число автомобилей ориентировочно равно 980 единиц. Данный уровень автомобилизации требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок и организацию дорожного движения, пешеходного движения.

Пешеходное движение регулируется разметкой и дорожными знаками. Подземных и надземных переходов нет. Всего на территории Нефтегорского городского поселения пешеходных переходов – 14 шт. (пгт. Нефтегорск), 10 шт. (ст. Нефтяная), 4 шт. (хутор Николаенко).

Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Основные характеристики улично-дорожной сети

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Единицы измерения** | **Количество** | **%** |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | км | 11,034 | 17,7 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | км | 0 | 0 |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | км | 0 | 0 |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | км | 0 | 0 |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | км | 51,39 | 82,3 |

Основные показатели улично-дорожной сети в разрезе каждого населенного пункта:

Таблица 1.8

пгт. Нефтегорск

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Тип покрытия** | **Площадь покрытия, м²** | **Протяженность, км** |
| 1 | Асфальтобетонное |  | 6,765 |
| 2 | Неукрепленные каменные материалы |  | - |
| 3 | Низшее |  | - |

Таблица 1.9

ст. Нефтяная

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Тип покрытия** | **Площадь покрытия, м²** | **Протяженность, км** |
| 1 | Асфальтобетонное |  | 4,89 |
| 2 | Неукрепленные каменные материалы |  | - |
| 3 | Низшее |  | - |

Таблица 1.10

х. Николаенко

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Тип покрытия** | **Площадь покрытия, м²** | **Протяженность, км** |
| 1 | Асфальтобетонное |  | 2,495 |
| 2 | Неукрепленные каменные материалы |  | - |
| 3 | Низшее |  | - |

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

Интенсивности дорожного движения на территории пгт. Нефтегорск в общем показателе ниже среднего.

Перечень автомобильных дорог общего пользования представлен в таблице 1.11.

Таблица 1.11

Перечень автомобильных дорог общего пользования

| **Категория сельских улиц и дорог** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **пгт Нефтегорск** | | | | |
| Главная улица | Лермонтова | 1,0 |  | Асфальтовое покрытие |
| Советская | 3,485 |  | Асфальтовое покрытие |
| Школьная | 0,714 |  | Асфальтовое покрытие |
| Селезнева | 0,3 |  | Асфальтовое покрытие |
| Красная | 1,266 |  | Асфальтовое покрытие |
| Основная улица в жилой застройке | - | - | - | - |
| Второстепенная улица в жилой застройке | - | - | - | - |
| **ст. Нефтяная** | | | | |
| Главная улица | Шоссейная | 0,7 |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Ленина | 0,89 |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Красная | 3,0 |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Февральская | 0,3 |  | Асфальтовое покрытие |
| Основная улица в жилой застройке | - | - | - | - |
| Второстепенная улица в жилой застройке | - | - | - | - |
| **х. Николаенко** | | | | |
| Главная улица | Свердлова |  |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Ломоносова | 1,0 |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Подстанционная | 0,6 |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Лесная | 0,2 |  | Асфальтовое покрытие |
|  | Дружбы | 0,695 |  | Асфальтовое покрытие |
| Основная улица в жилой застройке | - | - | - | - |
| Второстепенная улица в жилой застройке | - | - | - | - |

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

Генеральным планом Нефтегорского городского поселения предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: реконструкция существующих дорог и доведение их параметров до нормативных значений, строительство новой сети дорог в проектируемых перспективных микрорайонах. В соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 ширина проезжей части магистральной улицы общепоселкового значения принята равной 12 м, магистральной улицы районного значения – 8 м, улиц и дорог местного значения – 6 м.

Проектом предлагается вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

* покрытие из мелкозернистого асфальтобетона, верхний слой толщиной 0,08 м;
* покрытие из крупнозернистого асфальтобетона, нижний слой толщиной 0,14 м;
* основание - первый слой - щебеночная смесь, толщиной 0,35 м;
* основание - второй слой – щебеночная смесь (или ПГС) укрепленная неорганическим вяжущим, толщиной 0,18 м;
* дополнительный слой основания из песка толщиной 0,40 м

Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров. Вдоль основных и второстепенных улиц в качестве покрытия предлагается асфальтовое или плиточное покрытие.

В соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования Краснодарского края и на основании СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации на расчетный срок принят равным 300 автомобилям на 1000 человек, при этом расчетное количество автомобилей составляет 2700 единиц.

Информация по количеству парковочных мест по населенным пунктам Нефтегорского ГП:

- 4 шт. в пгт. Нефтегорск;

- 2 шт. в ст. Нефтяная;

- 1 шт. в хут. Николаенко.

На территории Нефтегорского городского поселения расположены следующие действующие объекты транспортной инфраструктуры:

* АЗС – подробная информация отсутствует;
* Автомойка – подробная информация отсутствует;
* СТО – подробная информация отсутствует;
* остановка автобуса – 43 объекта;
* гаражи индивидуального транспорта – подробная информация отсутствует.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, СТО и местами постоянного хранения обозначены в РНГП Краснодарского края:

* потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
* потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

Потребность в АЗС определена исходя из норм составляет 1 ед. В связи с этим, предусмотрено строительство автозаправочной станции.

Потребность в СТО определена исходя из норм составляет 5 постов. В связи с этим, предусмотрено строительство 3 объектов СТО с 2 постами на каждом.

В связи с расчетным увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории Нефтегорского городского поселения предлагается сохранение части существующих и строительство дополнительных гаражей для постоянного хранения автотранспортных средств этой группы. На основании СП 42.13330.2011 гаражи предусмотрены для 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, и минимально необходимая мощность гаражей составляет 2500 машино–мест. Проектом предусматривается размещение личного автотранспорта на территории личного подсобного хозяйства и на территории гаражных кооперативов.

Развитие УДС на территории Нефтегорского городского поселения соответствует сложившемуся спросу на передвижения автомобильным транспортом.

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительное развитие, проблемы загрузки УДС и мест для размещения автотранспортных средств возникать не будут.

Развитие УДС не соответствует сложившемуся спросу на передвижения автомобильным транспортом, что сказывается на условиях движения. Уровень загрузки УДС в центральной зоне поселка составляет менее 0,85, то есть пропускная способность УДС достаточная.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока превышает ёмкость парковочного пространства более чем в 5 раз. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

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

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

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

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

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

В качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на УДС следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку (перехватывающих временных стоянок у зданий).

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить:

* создание перехватывающих парковок;
* развитие сети парковочных мест.

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

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров, также незначителен процент загрузки транспортных средств (20-30%), вместе с тем, учитывая перспективы развития Нефтегорского городского поселения до 2030 года, строительства новых районов застройки , предлагается предусмотреть оптимизацию действующих маршрутов с учетом охвата отдаленных районов поселка, мест планируемой точечной застройки, перспективных точек концентрации пассажиропотоков.

## 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

Для движения пешеходов в поселении предусмотрены тротуары с капитальным покрытием. Количествооборудованных пешеходных переходов составляет 28 штук.

Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. Отсутствуют выделенные велосипедные дорожки. Места для хранения велосипедов отсутствуют.

По итогам анализа проектом предлагается:

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

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

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках в пгт. Нефтегорск.

Обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети, межмуниципального значения на территории Нефтегорского городского поселения занимается ГКУКК «Краснодаравтодор».

Необходимо отметить, что компания имеет значительный объем износа техники, предлагаемые мероприятия по улучшению ситуации в области работы коммунальных и дорожных служб:

1) закупка новой модернизированной техники за счет внебюджетных источников;

2) внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники.

## 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2016 год на территории Нефтегорского городского поселения зарегистрировано 1 дорожно-транспортное происшествие, в котором нет погибших, пострадал 1 человек. ДТП произошло в зимнее время года в пгт. Нефтегорск по ул. Красная.

По проведенному анализу аварийности за 2016 год на территории Нефтегорского городского поселения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

Для профилактики ДТП назначены первоочередные и плановые мероприятия:

*Первоочередные мероприятия:*

* Усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

*Плановые мероприятия:*

* Нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
* Шероховатая поверхностная обработка проезжей части.

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

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Нефтегорского городского поселения отсутствуют.

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

Атмосферный воздух

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

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

Основными источниками выбросов загрязняющих веществ в населенных пунктах Краснодарского края являются транспорт, предприятия энергетики.

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

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

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

Водные объекты

Речная сеть в окрестностях поселка представлена р. Нефтяная и р. Голышка. Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий поселка и производственных площадок.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

-проведение авиационно-химических работ;

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

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

Связанная с транспортом двигательная активность: исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

## 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Нефтегорского городского поселения

В генеральном плане Нефтегорского городского поселения определены основные планируемые зоны развития, планируемые микрорайоны развития, пункты остановочных площадок, остановок, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

В улично-дорожном проекте рекомендуется реконструкция 36 км дорог, включая поселковые дороги, главные улицы, главные и второстепенные улицы в жилой застройке и проезды с обустройством твердого покрытия.

На территории Нефтегорского городского поселения проектом рекомендуется:

* строительство СТО – 3 объекта по 2 поста на каждом;
* строительство АЗС – 1 объект;

Размещение личного автотранспорта предусмотрено на территории личного подсобного хозяйства.

Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров. С целью минимизации ДТП предусматривается обустройство пешеходных переходов.

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

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

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции Распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;
2. Государственная программа Краснодарского края «Развитие транспортной системы» от 30.09.2013 [№ 510-п](consultantplus://offline/ref=C9EB99A306EF5A3E3E35376B95DDF32879751FB02AEE081051E41004F9B4111DCA0F5C39236F9E9A2B0B9E68QDIDD);
3. Генеральный план, проект планировки и межевания Нефтегорского городского поселения до 2030 года.

В соответствии с Постановлением коллегии Министерства Транспорта Российской Федерации от 11 декабря 2015 года № 4 в 2016 году требуется разработать стратегию развития транспортной инфраструктуры, которая будет являться составной частью и практической реализацией стратегии Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

При реализации положений мероприятий, предлагаемых в данной программе возможно внесение изменений в части планировочных решений в новых микрорайонах.

## 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2030 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

# 2. ПРОГНОЗ ТАРНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ НЕФТЕГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

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

Прогнозные темпы экономического развития Нефтегорского городского поселения указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана Нефтегорского городского поселения предусматривается развитие улично-дорожной сети населенных пунктов до 2030 года.

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

Развитие улично-дорожной сети Нефтегорского городского поселения до 2030 года представлено в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Развитие улично-дорожной сети Нефтегорского городского поселения до 2030 года

| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяжен-ность метров** | **Местоположе-ние дороги** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| Капитальный ремонт дорог с асфальтовым покрытием | дороги общего пользования, проезды | 16 | пгт. Нефтегорск | 2018-2030 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог | дороги общего пользования, проезды | 20 | пгт. Нефтегорск, ст. Нефтяная,  х. Николаенко | 2018-2030 |
| **Итого** |  | **36** |  |  |

## 

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

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

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

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

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

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

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

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

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также дальнейшие инвестиции предприятий нефтедобывающего комплекса в разработку новых месторождений.

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

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

Таблица 2.2

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2030 года

| **Показатель** | **Ед.изм** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| -по регулируемым тарифам | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| -по нерегулируемым тарифам | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 63,5 | 63,5 | 63,5 | 63,5 | 63,5 | 63,5 |
| по регулируемым тарифам | км | 63,5 | 63,5 | 63,5 | 63,5 | 63,5 | 63,5 |
| по нерегулируемым тарифам | км | - | - | - | - | - | - |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 482895 | 482986 | 483156 | 483264 | 483289 | 483986 |

Таблица 2.3

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
|
| Количество маршрутов | ед. | На территории Нефтегорского городского поселения деятельность внутреннего водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Протяженность | км |
| Количество выполненных рейсов | ед. |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. |

Таблица 2.4

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| Количество перевезенных пассажиров, в том числе: | чел. | На территории Нефтегорского городского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Грузоперевезки | тонн |

Железнодорожного транспорта нет.

## 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры Нефтегорского городского поселения до 2030 года представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Автомобильный транспорт*** | | | | | | |
| Число остановочных площадок |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 |
| Вариант 2 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 | 45 |
| Вариант 3 | 43 | 43 | 43 | 45 | 45 | 50 |
| ***Пешеходный транспорт*** | | | | | | |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения, % |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 60 | 60 | 61 | 61 | 62 | 70 |
| Вариант 2 | 60 | 60 | 62 | 63 | 63 | 75 |
| Вариант 3 | 60 | 62 | 65 | 70 | 75 | 100 |
| Велосипедное движение, число велодорожек |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| Парковочное пространство, мест |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Вариант 2 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 10 |
| Вариант 3 | 7 | 7 | 9 | 10 | 10 | 15 |
| Число автостанций |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***Авиационный транспорт*** | | | | | | |
| число вертолетных площадок | Отсутствует и не планируется на перспективу, на территории Нефтегорского городского поселения | | | | | |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |
| ***Водный транспорт*** | | | | | | |
| Число причалов | Отсутствует и не планируется на перспективу, т.к. на территории Нефтегорского городского поселения нет водных артерий | | | | | |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |

## 

## 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Участки автомобильных дорог местного значения, характеризуются низкой интенсивностью движения, что позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения. Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Апшеронского района, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов.

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

Таблица 2.6

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2030 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| Вариант 1 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 |
| Вариант 2 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 |
| Вариант 3 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 |

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| Количество автотранспорта | 980 | 985 | 994 | 1000 | 1050 | 1150 | 2300 |

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Таблица 2.8

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| Число зарегистрированных ДТП | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на 25%.

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

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

ИТС должна решать следующие основные задачи:

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

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

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

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

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Практическая реализация ИТС в Нефтегорском городском поселении позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит Администрации Нефтегорского городского поселения своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

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

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

1) авиационный транспорт:

На территории Нефтегорского городского поселения воздушный транспорт не используется.

2) автомобильный транспорт:

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

3) речной транспорт:

На территории Нефтегорского городского поселения речной транспорт не используется.

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

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

Таблица 2.9

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| Индекс загрязнения атмосферного воздуха | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

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

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

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

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

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

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

### 4.1.1. Воздушный транспорт

На территории Нефтегорского городского поселения развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

### 4.1.2 Речной транспорт

На территории Нефтегорского городского поселения развитие речного транспорта на перспективу не планируется.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Обустройство, ремонт остановочных павильонов - 26 шт. | 2021-2030 | - | - | 100 | - |
| установка элементов транспортной навигации | 2021-2030 | - | - | 100 | - |

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта представлены в таблице 4.2.

Таблица 4.2

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Организация парковочного пространства | 2021-2030 | - | - | 30 | 70 |
| Нанесение разметки | 2017-2030 | - | - | 100 | - |

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения представлены в таблице 4.3.

Таблица 4.3

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2017-2030 | - | - | 100 | - |
| Установка ограждений | 2017-2030 | - | - | 100 | - |
| Обустройство пешеходных переходов | 2017-2030 | - | - | 100 | - |
| 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб представлены в таблице 4.4  Таблица 4.4  Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Приобретение спецтехники | 2021-2030 | - | - | - | 100 |

## 4.6.Мероприятия по развитию сети дорог Нефтегорского городского поселения

Мероприятия по развитию сети дорог Нефтегорского городского поселения представлены в таблице 4.5.

Таблица 4.5

Мероприятия по развитию сети дорог Нефтегорского городского поселения

| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяженность метров** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Кап. ремонт дорог с асфальтовым покрытием | дороги общего пользова-ния, проезды | 16 | пгт. Нефтегорск | 2018-2030 | - | 20 | 80 | - |
| Реконструкция, устройство твердого покрытия дорог | дороги общего пользования, проезды | 20 | пгт. Нефтегорск, ст. Нефтяная,  х. Николаенко | 2018-2030 | - | 20 | 80 | - |

# 5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

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

Таблица 5.1

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | | **Планируемые сроки** | | **Источники финансирования, %** | | | | |
| **федеральный бюджет** | | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Разработка ПОДД | | 2018-2021 | | - | | - | 100 | - |
| Установка отбойников | | 2018-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Установка систем ограничения скорости движения | | 2018-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | | 2018-2030 | | - | | 50 | 50 | - |
| Установка систем видеонаблюдения | | 2018-2030 | | - | | 100 | - | - |
| 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем представлены в таблице 5.2.  Таблица 5.2  Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | | **Планируемые сроки** | | **Источники финансирования, %** | | | | |
| **федеральный бюджет** | | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Установка датчиков на перекрестках | | 2022-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Содержание ИТС | | 2022-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга | | 2022-2030 | | - | | - | 100 | - |
| 5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения представлены в таблице 5.3  Таблица 5.3  Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируе-мые сроки** | | | **Источники финансирования, %** | | | | |
| **федеральный бюджет** | | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2018-2030 | | | - | | 100 | - | - |
| 5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности представлены в таблице 5.4  Таблица 5.4  Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | | **Источники финансирования, %** | | | | | |
| **федеральный бюджет** | | **бюджет субъекта** | | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 2022-2030 | | - | | - | | 100 | - |
| Мониторинг реализации программы | 2022-2030 | | - | | - | | 100 | - |

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

Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры представлен в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| строительство гаражных кооперативов | 2018-2030 | - | - | - | 100 |
| строительство АЗС – 1 объект | 2018-2030 | - | - | - | 100 |
| строительство СТО – 3 объекта | 2018-2030 | - | - | - | 100 |

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

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 7.1.

Таблица 7.1

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Мероприятия** | **Финансирование обязательств на 2017-2030, тыс. рублей** | | | | **Итого** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет городского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| ***Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:*** |  |  |  |  |  |
| авиационный транспорт |  |  |  |  | 0 |
| речной транспорт |  |  |  |  | 0 |
| железнодорожный транспорт |  |  |  |  | 0 |
| ***Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов*** |  |  |  |  |  |
| обустройство, ремонт остановочных павильонов - 26 шт. |  |  | 246 |  | 246 |
| установка элементов транспортной навигации |  |  | 80 |  | 80 |
| Организация парковочного пространства |  |  | 1600 | 2400 | 4000 |
| Нанесение разметки |  |  |  |  | \* |
| Установка дорожных и информационных знаков |  |  |  |  | \* |
| Установка ограждений |  |  |  |  | \* |
| Обустройство пешеходных переходов |  |  |  |  | \* |
| Разработка ПОДД |  |  | 200 |  | 200 |
| Установка отбойников |  |  |  |  | \* |
| Установка систем ограничения скорости движения |  |  |  |  | \* |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации |  |  |  |  | \* |
| Установка систем видеонаблюдения |  |  |  |  | \* |
| Содержание ИТС |  |  | 250 |  | 250 |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга |  |  | 300 |  | 300 |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры |  |  | 40 |  | 40 |
| Мониторинг реализации программы |  |  | 150 |  | 150 |
| строительство АЗС – 1 объект |  |  |  | 1700 | 1700 |
| строительство СТО – 3 объекта |  |  |  | 3000 | 3000 |
| ***Мероприятия по развитию сети дорог Нефтегорского городского поселения*** |  |  |  |  |  |
| Кап. ремонт дорог с асфальтовым покрытием, протяженностью 16 км |  | 1900 | 5240 |  | 7140 |
| Рекон-ция, устройство твердого покрытия дорог, протяженностью 20 км |  | 21500 | 36800 |  | 58300 |
| **Всего** | **0** | **23400** | **44906** | **7100** | **75406** |
| \* - Суммы и объемы работ уточняться при разработке ПОДД | | | | | |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2017-2030 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

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

Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры представлены в таблице 8.1.

Таблица 8.1

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов воздушного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество отремонтированных ВПП в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед. | - | - | - | - | - | - |
| Число остановочных площадок | 43 | 43 | 43 | 45 | 45 | 50 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, шт. | 7 | 7 | 9 | 10 | 10 | 15 |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Доля новых пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 60 | 62 | 65 | 70 | 78 | 100 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Число мест стоянок большегрузного транспорта | - | - | - | - | - | - |
| Число мест стоянок транспорта коммунальных служб | - | - | - | - | - | - |
| Число мест стоянок транспорта дорожных служб | - | - | - | - | - | - |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 | 62,424 |
| Доля автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, % | 17,7 | 17,7 | 17,7 | 18 | 19 | 30 |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Количество установленных дорожных знаков, ед. | 300 | \* | \* | \* | \* | \* |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по водному транспорту | Число портов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов водного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число лодочных станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| \* - Развитие согласно ПОДД | | | | | | | |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

*Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:*

на первом этапе (2017-2021 гг.):

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* обустройство пешеходных переходов.

на втором этапе (2022-2030 гг.):

* расширение парковочного пространства.
* реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

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

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

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕФТЕГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

АПШЕРОНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

на 2017-2022 годы и на период до 2030 года

**Разработчик:**



**Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»**

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

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

адрес электронной почты: [energoaudit35@list.ru](mailto:energoaudit35@list.ru)

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

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

**Заказчик:**

**Администрация Нефтегорского городского поселения** **Апшеронского района**

Юридический адрес: 352685, Краснодарский край, Апшеронский район, пгт. Нефтегорск, ул. Школьная, д. 2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Глава Нефтегорского городского поселения Апшеронского района** |  | **Варельджан А. С.** |