

Газета Думы Ипатовского городского округа Ставропольского края и администрации Ипатовского городского округа Ставропольского края

Продолжение проекта решения Думы Ипатовского городского округа Ставропольского края “Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ипатовского городского округа Ставропольского края на 2020-2040 годы”

8	ул. Продольная	935	935	0	0	07-714-161 ОП МГ 008	5	26:02:000000:6113- 26/007/2018-2, 04.05.2018
9	ул. Зеленая	436	0	436	0	07-714-161 ОП МГ 009	5	
10	ул. Михаила Елагина	460	0	460	0	07-714-161 ОП МГ 010	5	
11	ул. Советская	225	0	225	0	07-714-161 ОП МГ 011	5	
12	ул. Мира	353	353	0	0	07-714-161 ОП МГ 012	5	26:02:000000:6111- 26/007/2018-2, 27.03.2018
13	ул. Огородная	642	0	642	0	07-714-161 ОП МГ 013	5	
14	ул. Солнечная	619	619	0	0	07-714-161 ОП МГ 014	5	
15	ул. Виноградная	506	0	506	0	07-714-161 ОП МГ 015	5	
16	ул. Школьная	235	235	0	0	07-714-161 ОП МГ 016	5	26:02:000000:6102- 26/007/2018-2, 04.05.2018
17	ул. Олимпийская	1014	1014	0	0	07-714-161 ОП МГ 017	5	26:02:000000:6101- 26/007/2018-2, 04.05.2018
18	ул. Авиационная	622	0	622	0	07-714-161 ОП МГ 018	5	
19	дорога Объездная	1705	1300	0	405	07-714-161 ОП МГ 019	5	
20	ул. Калаусская	700	0	700	0	07-714-161 ОП МГ 020	5	
21	пер. Строительный	297	297	0	0	07-714-161 ОП МГ 021	5	
22	пер. Южный	291	0	291	0	07-714-161 ОП МГ 022	5	
23	Подъездная дорога к кладбищу	405	0	405	0	07-714-161 ОП МГ 023	5	

29	пос.Дружный подъезд к пос. Дружный	10300	0	0	10300	07-714-196 ОП МГ 006	5	
30	пос.Дружный подъезд к ул. Калаусской	5100	0	0	5100	07-714-196 ОП МГ 007	5	
16 раздел с. Золотаревка								
1	ул. Доваторцев	395	395	0	0	07-714-206 ОП МГ 001	4	
2	ул. Почтовая	321	321	0	0	07-714-206 ОП МГ 002	4	
3	проезд ул.Первомайская- ул.Объездная	200	0	200	0	07-714-206 ОП МГ003	4	
4	ул. Первомайская	350	350	0	0	07-714-206 ОП МГ 004	4	
5	ул. Гагарина	975	0	975	0	07-714-206 ОП МГ 005	4	
6	ул. Верхняя Кубияровка	478	0	478	0	07-714-206 ОП МГ 006	4	
7	ул. Нижняя Кубияровка	400	0	400	0	07-714-206 ОП МГ 007	4	
8	ул. Молодежная	248	248	0	0	07-714-206 ОП МГ 008	4	
9	ул. Цветочная	445	445	0	0	07-714-206 ОП МГ 009	4	
10	ул. Юбилейная	181	181	0	0	07-714-206 ОП МГ 010	4	
11	Подъездная дорога к клад- бищу	50	0	0	50	07-714-206 ОП МГ 011	4	
12	ул. Объездная	1182	1182	0	0	07-714-206 ОП МГ 012	4	
13	пер. Крестьянский	423	0	423	0	07-714-206 ОП МГ 013	4	
14	а/д Золотаревка- Родники	3900	3900	0	0	07-714-206 ОП МГ 014	4	26:02:000000:1434- 26/007/2018-2, 09.04.2018
15	пос.Малые Родники ул. Садовая	175	0	175	0	07-714-261 ОП МГ 001	4	
16	пос.Малые Родники ул. Центральная	255	255	0	0	07-714-261 ОП МГ 002	4	
17	с.Родники ул. Заречная	810	810	0	0	07-714-306 ОП МГ 001	4	
18	с.Родники ул. Новая	707	707	0	0	07-714-306 ОП МГ 002	4	
19	с.Родники ул. Солнечная	54	54	0	0	07-714-306 ОП МГ 003	4	
20	с.Родники ул. Прохладная	41	41	0	0	07-714-306 ОП МГ 004	4	
21	с.Родники ул. Северная	32	32	0	0	07-714-306 ОП МГ 005	4	
22	с.Софиевка ул. Чапаева	3142	3142	0	0	07-714-316 ОП МГ 001	4	
23	с.Софиевка ул. Пролетарская	418	418	0	0	07-714-316 ОП МГ 002	4	

24	с.Софиевка ул. Гагарина	85	85	0	0	07-714-316 ОП МГ 003	4	
25	с.Софиевка ул. Красноармейская	968	968	0	0	07-714-316 ОП МГ 004	4	
26	с.Софиевка ул. Подгорная	80	80	0	0	07-714-316 ОП МГ 005	4	
27	пос.Софгородок ул. Медицинская	500	0	500	0	07-714-321 ОП МГ 001	4	
28	пос.Софгородок ул. Крестьянская	517	0	517	0	07-714-321 ОП МГ 002	4	
29	пос.Софгородок ул. Комсомольская	532	0	532	0	07-714-321 ОП МГ 003	4	
30	пос.Софгородок ул. Зеленая	532	0	532	0	07-714-321 ОП МГ 004	4	
31	пос.Софгородок ул. Школьная	500	0	500	0	07-714-321 ОП МГ 005	4	
32	пос.Софгородок ул. Полевая	308	0	308	0	07-714-321 ОП МГ 006	4	
33	пос.Софгородок пер. Дорожный	500	0	500	0	07-714-321 ОП МГ 007	4	
34	пос.Софгородок пер. Центральный	500	0	500	0	07-714-321 ОП МГ 008	4	
17 раздел межпоселенческие дороги								
1	Ипатово - Советское Руно	23010	23010	0	0	07-714-000 ОП МГ 001	4	26:02:000000:6072- 26/007/2018-2, 22.03.2018
2	Подъезд к селу Лиман от автомо- билльной дороги «Ипатово - Советское Руно»	3230	3230	0	0	07-714-000 ОП МГ 002	4	26:02:000000:5826- 26/007/2018-2, 23.03.2018
3	«Подъезд к ферме №1 совхоза «Советское Руно» от автомо- билльной дороги «Ипатово - Со- ветское Руно»	6830	6830	0	0	07-714-000 ОП МГ 003	4	26:02:000000:5709- 26/007/2018-2, 20.03.2018
4	Подъезд к хутору Веселый от автомобильной дороги «Ипа- тово- Советское Руно»	9557	9557	0	0	07-714-000 ОП МГ 004	4	26:02:000000:5806- 26/007/2018-2, 21.03.2018
5	Хутор Веселый – аул Юсуп – Кулакский	10761	10761	0	0	07-714-000 ОП МГ 005	4	26:02:000000:5718- 26/007/2018-2, 21.03.2018
6	Ипатово –Малый Барханчак	16988	16988	0	0	07-714-000 ОП МГ 006	3км – 3 13,988км - 4	26:02:000000:5716- 26/007/2018-2, 22.03.2018
7	Подъезд к селу Крестьянское от автомобильной дороги «Ипа- тово - Малый Барханчак»	9285	9285	0	0	07-714-000 ОП МГ 007	4	26:02:000000:5796- 26/007/2018-2, 22.03.2018

8	Подъезд к поселку Софиевский городок от автомобильной дороги Ипатово – Октябрьское -Золотаревка	12900	12900	0	0	07-714-000 ОП МГ 008	4	26:02:000000:5717- 26/007/2018-2, 22.03.2018
9	Подъезд к поселку Школьный от автомобильной дороги «Ипатово – Золотаревка – Добровольное»	8339	8339	0	0	07-714-000 ОП МГ 009	4	26:02:000000:5710- 26/007/2018-2, 22.03.2018
10	Подъезд к селу Родники от автомобильной дороги «Ипатово – Октябрьское -Золотаревка»	2700	0	2700	0	07-714-000 ОП МГ 010	4	26:02:000000:5715- 26/007/2018-2, 20.03.2018
11	«Подъезд к поселку Лесная Дача от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	9564	9564	0	0	07-714-000 ОП МГ 011	4	26:02:000000:5807, 26/007/2018-2, 20.03.2018
12	Подъезд к селу Первомайское от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	18908	18908	0	0	07-714-000 ОП МГ 012	4	26:02:000000:5711- 26/007/2018-2, 20.03.2018
13	Подъезд к хутору Верхний Кундуль от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	2975	2975	0	0	07-714-000 ОП МГ 013	4	26:02:000000:5825- 26/007/2018-2, 21.03.2018
14	Подъезд к поселку Правокугульгинский от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	16104	15841	263	0	07-714-000 ОП МГ 014	4	26:02:000000:5794- 26/007/2018-2, 22.03.2018
15	Подъезд к поселку Залесный от автомобильной дороги «Подъезд к поселку Правокугульгинский от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	9262	9262	0	0	07-714-000 ОП МГ 015	4	26:02:000000:5795- 26/007/2018-2, 22.03.2018
16	Подъезд к поселку Новокрасочный от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	1525	1525	0	0	07-714-000 ОП МГ 016	4	26:02:000000:5827- 26/007/2018-2, 20.03.2018
17	Подъезд к поселку Горлинка от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово»	4300	4300	0	0	07-714-000 ОП МГ 017	4	26:02:000000:4219- 26/007/2018-2, 22.03.2018
18	Подъезд к поселку Малоипатовский от автомобильной дороги «Преградное – Тахта - Ипатово».	2550	2550	0	0	07-714-000 ОП МГ 018	4	26:02:000000:4290- 26/007/2018-2, 22.03.2018

Характеристика и параметры улично-дорожной сети в границах Ипатовского городского округа
(Таблица 5)

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Показатель
	1Общая протяжённость улиц и дорог	км	761.3
	2Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования	км	761.3
	с твердым покрытием	км	637.6
	с усовершенствованным покрытием	км	416.4
	3Протяженность дорог по сельским территориям	км	595.1
	4В том числе с твердым покрытием	км	476
	5Из строки 1-протяженность дорог с твердым покрытием и грунто- вых дорог, не отвечающих нормативным требованиям	км	598.2
	6Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных	км	118

Пешеходное движение осуществляется по пешеходным дорожкам, расположенным вдоль жилой застройки и частично по краю проезжей части улиц. На некоторых улицах дорожки не имеют твердого покрытия.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения городского округа являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог.

Анализ состояния существующей улично-дорожной сети.

Выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети Ипатовского округа:

отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*»;

не соответствует нормативным требованиям технический уровень улиц и дорог, в частности: отсутствие тротуаров на улицах.

(Таблица 6)

Перечень мостовых сооружений расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения
Ипатовского городского округа

№ п/п	местоположение	количество	наименование	собственник	размер-дл/шр	материал
1	г.Ипатово ул.Заречная	1	мост	АИГО	15,0/8,0	ж/б
2	а/д "Ипатово-Яшалта"	2	трубы водоотводные	АИГО	10,00/17,00	ж/б
		1	мост	АИГО	6,0/9,0	камень
3	а/д подъезд к х.Водный	1	трубы водоотводные	АИГО	12,0/1,0	ж/б
4	уч а/д "Преградное- Тахта-Ипатово"	1	мост	АИГО	11,00/3,00	камень
5	уч а/д"Ипатово- Золотаревка- Добровольное"	1	трубы водоотводные	АИГО	6,00/13,5	ж/б
		1	мост	АИГО	5,5/10,00	ж/б
6	а/д подъезд к п.Залесный (от а/д подъезд к п.Правокугультинский от а/д Преградное-Тахта-Ипатово	1	трубы водоотводные	АИГО	9,0/0,95	ж/б
		1	мост	АИГО	22,0/8,0	ж/б
7	а/д подъезд к п.Школьный от а/д Ипат-Золот-Добровол	3	трубы водоотводные	АИГО	11,0/1,2	ж/б
8	а/д подъезд к п.Софгородок от а/д Ипат-Окт-Золотар	12	трубы водоотводные	АИГО	11,0/1,5	ж/б
9	а/д подъезд к п.Правокугультинский от а/д "Преградное- Тахта-Ипатово"	6	трубы водоотводные	АИГО	12,0/1,5	ж/б
		1	мост	АИГО	28,0/6,0	ж/б
		1	мост	АИГО	28,0/6,0	ж/б
10	а/д подъезд к с.Крестьянское от а/д Ипат- М.Барханчак	4	трубы водоотводные	АИГО	10,0/2,1	ж/б
11	а/д Ипатово- Советское Руно	1	мост	АИГО	92,1/15,06	ж/б
12	а/д Ипатово-Малый Барханчак	7	трубы водоотводные	АИГО	15,2/1,5	ж/б
		1	мост	АИГО	3,3/6,0	ж/б
		1	мост	АИГО	3,35/6,0	ж/б
		1	мост ч/з Калаус	АИГО	80,24/11,23	ж/б
		1	мост ч/з суходол	АИГО	45,99/11,15	ж/б
13	а/д "хутор Веселый- аул Юсуп Кулакский"	11	трубы водоотводные	АИГО	11,0/1,5	ж/б
		1	мост	АИГО	10,0/5,0	ж/б
		1	мост	АИГО	10,0/4,0	ж/б
14	а/д под.к х.Веселый от а/д Ипатово- Советское Руно"	1	трубы водоотводные	АИГО	12/1,5	ж/б
15	а/д под.к х.Верхний Кундуль от а/д "Прегр- Тахта-Ипатово	1	трубы	АИГО	12/0,5	ж/б
16	а/д под.к с.Первомайское от а/д Прегр-Тахта-Ипатово	8	трубы водоотводные	АИГО	(9,0/1,0)	ж/б
		1	мост ч/з балку Б.Тахта	АИГО	11,88/8,87	ж/б
17	а/д под.к с.Лиман от а/д Ипатово-Совруно	1	трубы водоотводные	АИГО	10,0/3,0	ж/б
18	г.Ипатово ул.Орджоникидзе	1	трубы водоотводные	АИГО	10,0/3,0	ж/б
19	а/д подъезд к п.Верхнетахтинский	1	трубы водоотводные	АИГО	12,0/1,2	ж/б
		1	мост	АИГО	7,0/4,2	ж/б

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог в некоторых моментах не соответствует требованиям возросшей интенсивности движения.

К основным недостаткам существующей уличной дорожной сети следует отнести:

- недостаточную степень благоустройства;
- высокую плотность уличной сети;
- недостаточную ширину проезжей части и тротуаров на магистральных улицах, а также их ширину в красных линиях;
- наличие пересечений в одном уровне городских магистралей с железной дорогой;

Основные внешние выходы городской транспортной сети осуществляются на автодороги федерального и краевого значения.

По территории Ипатовского округа проходит автомобильная дорога общего пользования федерального значения А-157 "Астрахань-Элиста-Ставрополь". Автомобильная дорога регионального значения "Ипатово-Золотаревка-Добровольное" связывает центр города Ипатово с селом Добровольное, автомобильная дорога регионального значения "Преградное-Тахта-Ипатово" связывает регион с центральными и северными районами Ставропольского края, автомобильная дорога регионального значения "Дивное-Большая Джалга-Красочный" связывает регион с Калмыкией и Апанасенковским районом.

Автомобильные дороги регионального значения обеспечивают транспортные связи округа с краевым центром и прилегающими районами. Дороги по участкам отнесены к I-III технической категории, более 50% транспортного потока по ней составляет грузовой транспорт.

Автомобильные дороги местного значения обслуживают культурно-бытовые поездки населения и сельскохозяйственные перевозки и имеют проезжую часть шириной 6-7 м с асфальтобетонным, гравийно-щебеночным и частично грунтовым покрытием.

Существующая автодорожная сеть Ипатовского округа имеет ряд недостатков: пропускная способность автодорог ограничена шириной проезжей части и качеством ее покрытия; автотранспорт, следующий с юга и юго-запада Ипатовского округа в его восточную часть и обратно, проходит транзитом через город и др.

Таким образом, анализ современного состояния улично-дорожной сети на территории Ипатовского округа позволяет сделать нижеследующие выводы:

- недостаточное количество обходных дорог и отсутствие специальных маршрутов движения привело к пропуску грузового транспорта по территориям жилой застройки. В связи с повышением износа дорожного покрытия снизилась средняя скорость транспортного потока, результатом чего явилось повышение количества вредных выбросов в атмосферу, повышение аварийности на автомобильных дорогах Ипатовского округа;

- отсутствие подъездов с твердым покрытием к мелким и отдаленным сельским населенным пунктам обуславливает значительные временные затраты при движении специализированного автомобильного транспорта (скорая медицинская помощь, милиция, служба спасения, пожарная охрана, аварийная газовая служба и т.д.). Материальные затраты на перевозки по грунтовым дорогам в летний период в 1,8-2,2 раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием, и в 3-4 раза выше, чем по дорогам с усовершенствованным покрытием, в осенне-зимний период движение по этим дорогам крайне затруднено;

- высокий процент (78,5) автомобильных дорог общего пользования на территории Ипатовского округа не отвечают нормативным требованиям. В основном, дороги построены более 40 лет назад и требуют крупных капитальных вложений.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Ипатовском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами).

Хранение автомототранспортных средств на территории муниципального образования осуществляется в одноэтажных боксовых гаражах (ГСК), на приусадебных участках в зонах индивидуальной застройки.

В последние годы в Ипатовском округе обозначилась проблема парковки автотранспорта в городской черте, в том числе грузового автотранспорта, что снижает пропускную способность улично-дорожной сети и уровень обеспеченности безопасности дорожного движения. Вследствие нехватки парковочных мест, автовладельцы часто паркуют свои автомобили вдоль проезжей части, на пешеходных переходах, газонах, детских площадках, тротуарах, тем самым не только создавая опасные условия для других участников дорожного движения, но и нарушая благоустройство города. Нередко пешеходные пространства существуют лишь физически, не выполняя своего прямого предназначения. В особенности многие дворовые территории зон жилой застройки преобразуются в автостоянки. В таких условиях движение автомобилей и пешеходов затруднено. В результате данных обстоятельств ухудшается экологическая обстановка и нарушается эстетический вид придомовой территории. Фактическая ситуация, складывающаяся на территориях многих пешеходных пространств, требует принудительного ограничения доступа для автомобилей без ущерба для пешеходов, в особенности для их маломобильных категорий.

В центре внимания при развитии существующего парковочного пространства на территории Ипатовского округа - организация парковок открытого хранения на улично-дорожной сети (в т.ч. посредством уширения проезжей части), строительство плоскостных внеуличных парковок закрытого типа.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства;
- строительство автостоянок около объектов обслуживания;
- организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения.

Уровень автомобилизации Ипатовского округа в целом можно оценить как средний.

Выше среднероссийского показателя (284 автомобилей/1000 человек) уровень автомобилизации только в городе Ипатово, в остальных территориях он заметно ниже.

(Таблица 7)

Уровень автомобилизации территорий Ипатовского городского округа.

Территория (территориальный отдел)	Количество автомобилей на 1000 чел.
город Ипатово	290.4
Большевицкий	107.5
Винодельненский	278.1
Добровольно-Васильевский	273.5
Золотарёвский	278.5
Кевсалинский	267.3
Красочный	243.3

Леснодачненский	200
Лиманский	-
Мало-Барханчакский	171
Октябрьский	146
Первомайский	-
село Большая Джалга	278.5
село Бурукшун	273.3
С оветскорунный	-
Тахтинский	252.1

На территории Ипатовского городского округа расположено 10 автозаправочных станций (АЗС), из них 7 многотопливных заправочных станций (МТЗС) и 3 автомобильных газозаправочных станций (АГЗС).

Состав транспортного потока на территории Ипатовского городского округа представлен в таблице 8.

(Таблица 8)

Состав движения потоков транспортных средств	
Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	93.9
Общественный (автобусный)	1.3
Малый грузовой	2.2
Средний грузовой	1.5
Большой грузовой	1.1

К основным транспортным средствам относятся подвижной состав автомобильного транспорта.

В связи с ростом благосостояния жителей городского округа в перспективе будет увеличиваться транспортная подвижность. В первую очередь, это произойдет за счет дальнейшего увеличения парка индивидуального автотранспорта, и в меньшей степени - произойдет увеличение межрайонных и внутрирайонных транспортных потоков с использованием общественного транспорта.

В проектом периоде предполагается рост парка автотранспорта на уровне 0,3-0,5% ежегодно.

В связи с потенциальным развитием транспортной мобильности возможно создание проектом периоде (к 2035 г.) дополнительных сезонных маршрутов автобусов общего пользования.

С развитием сети автобусных маршрутов тесно связаны мероприятия по расширению автобусного парка. Необходимо приобретение и использование на наиболее пассажиронапряженных маршрутах автобусов средней, а не малой вместимости.

Хранение транспортных средств населения в зоне усадебной застройки традиционно осуществляется на частных приусадебных участках. В зоне секционной и многоэтажной застройки предусматривается размещение гаражей-боксов, открытых площадок на территории кварталов. Легковой и грузовой транспорт предприятий имеет парковку в гаражах при предприятиях.

В последние годы в Ипатовском городском округе (в частности городе Ипатово) обозначилась проблема парковки автотранспорта в городской черте, в том числе грузового автотранспорта, что снижает пропускную способность улично-дорожной сети и уровень обеспеченности безопасности дорожного движения. Вследствие нехватки парковочных мест, автовладельцы часто паркуют свои автомобили вдоль проезжей части, на пешеходных переходах, газонах, детских площадках, тротуарах, тем самым не только создавая опасные условия для других участников дорожного движения, но и нарушая благоустройство города. Нередко пешеходные пространства существуют лишь физически, не выполняя своего прямого предназначения. В особенности многие дворовые территории зон жилой застройки преобразуются в автостоянки. В таких условиях движение автомобилей и пешеходов затруднено. В результате данных обстоятельств ухудшается экологическая обстановка и нарушается эстетический вид придомовой территории. Фактическая ситуация, складывающаяся на территориях многих пешеходных пространств, требует принудительного ограничения доступа для автомобилей без ущерба для пешеходов, в особенности для их маломобильных категорий.

Наиболее острой является проблема автостоянок в существующей застройке, у объектов массового посещения (городские рынки, универмаги, торговые центры, культурно-зрелищные объекты и т.д.), поэтому при проектировании новых объектов с большим притяжением транспорта необходимо предусматривать нормативное количество машино-мест на автостоянках в соответствии с нормативами градостроительного проектирования.

В центре внимания при развитии существующего парковочного пространства на территории Ипатовского городского округа - организация парковок открытого хранения на улично-дорожной сети (в т.ч. посредством уширения проезжей части), строительство плоскостных внеуличных парковок закрытого типа, устройство многоярусных паркингов. Перехватывающие парковки также могут иметь самый разный масштаб и реализацию. Такие парковки могут организовываться как в виде небольших плоскостных парковок, так и в виде многоэтажных паркингов большой емкости.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства;

строительство автостоянок около объектов обслуживания;

организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения

В будущем (после 2028 г.) рекомендуется создание на территории Ипатовского городского округа транспортной инфраструктуры, обеспечивающей развитие рекреационной деятельности в т.ч. создание автосервисных комплексов, включающих автостоянку в следующих населенных пунктах: Тахта, Золотаревка, Ипатово, Большевик).

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока на территории Ипатовского округа

Устойчивое функционирование транспортной системы Ипатовского округа на период до 2030 года напрямую зависит от уровня развития системы пассажирского транспорта общего пользования. На расчетный срок транспорту общего пользования, осуществляющему основной объем пассажирских перевозок в округе, принадлежит ключевая роль в транспортном обслуживании повседневной жизнедеятельности населения. В перегруженных автотранспортом районах Ипатовского округа основное преимущество городского пассажирского транспорта - это значительно (в десятки раз) более высокая провозная способность, чем одиночных легковых автомобилей. С учетом

этого обстоятельства доминирующим средством перемещения населения в Ипатовском округе наряду с немоторизованными способами передвижения на период до 2030 года должен стать общественный пассажирский автотранспорт, который должен быть, привлекательным, доступным и безопасным.

В настоящее время по улицам и автомобильным дорогам Ипатовского округа организовано движение общественного пассажирского транспорта, работают также такси, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров.

Функционирование системы пассажирского транспорта затруднено по ряду причин, но главной из них является высокий уровень загрузки улично-дорожной сети (УДС). Происходящие изменения спроса на передвижения в округе свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим необходима разработка и внедрение мер, направленных на повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта, обеспечение приоритета для движения автобусов на УДС, расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальных групп населения.

Существующие регулярные маршруты движения, организованные в Ипатовском округе, имеют многофункциональный характер: один и тот же маршрут, как правило, обеспечивает многофункциональные связи, ориентированные на обеспечение реализации трудовых, учебных и культурно-бытовых потребностей населения. Подавляющее большинство перевозчиков в Ипатовском округе – индивидуальные предприниматели.

Пассажирские перевозки на территории Ипатовского округа осуществляют индивидуальные предприниматели, допущенные к оказанию транспортных услуг в соответствии с требованиями действующего законодательства в области организации перевозок на конкурсной основе.

Основным и единственным видом общественного пассажирского транспорта в Ипатовском городском округе является автобус.

Центром транспортного обслуживания является город Ипатово. От Ипатовского филиала ОАО «Автовокзал» осуществляются перевозки пассажиров из г. Ипатово в города Ставрополь, Невинномысск, Ессентуки, Пятигорск. Автостанция г. Ипатово является транзитным пунктом для автобусов, следующих в Москву, Астрахань, Саратов, Волгоград, Краснодар, Элисту, Ростов-на-Дону, Буденновск, Новочеркасск.

Все территории Ипатовского городского округа имеют автобусное сообщение с административным центром городского округа - городом Ипатово. Более половины территорий имеют прямое автобусное сообщение с краевым центром - городом Ставрополем.

В Ипатовском городском округе 21 автобусный маршрут регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам. Из них обслуживаются 12 маршрутов, в которых задействовано 21 автобус класса М-2 и М-3.

На маршрутах работают 5 перевозчиков. У всех перевозчиков имеются лицензии, транспортные средства с исправным техническим состоянием, соответствующие нормам экологии.

(Таблица 9)

Территория (территориальный отдел)	Автобусные маршруты на территории Ипатовского городского округа.	
	Прямые	Транзитные
город Ипатово	Ставрополь, Невинномысск, Ессентуки, Пятигорск.	Москва, Астрахань, Саратов, Волгоград, Краснодар, Элиста, Ростов-на-Дону, Буденновск, Новочеркасск.
Большевицкий	Ставрополь	Бурукшун-Ставрополь; Первомайское-Ставрополь
Винодельческий	Ипатово, Ставрополь	-
Добровольно-Васильевский	Ипатово, Ставрополь	-
Золотарёвский	Ипатово	Добровольное-Ставрополь; Добровольное-Ипатово Софиевский городок-Ипатово
Кевсалинский	Ипатово	-
Красочный	Ипатово, Ставрополь	М. Джалга-Ставрополь
Леснодачный	Ипатово	Краснодар, Ставрополь
Лиманский	Ипатово	Ипатово-Юсуп-Кулакский (через х. Веселый);
Мало-Барханчакский	Ипатово	-
Октябрьский	Ипатово	Ипатово-Ставрополь; Добровольное- Ипатово.
Первомайский	Ипатово, Ставрополь	-
село Большая Джалга	Ипатово, Ставрополь	-
село Бурукшун	Ипатово, Ставрополь	-
Советскорунный	Ипатово, Ставрополь	-
Тахтинский	Ипатово	Бурукшун-Ставрополь; Лесная Дача-Ипатово; Первомайское-Ставрополь; Городовиковск-Ставрополь, Краснодар, Москва

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного сообщения с административным центром городского округа, в общей численности населения городского округа составляет 3,42%.

(Таблица 10)

Сведения о действующих муниципальных маршрутах регулярных перевозок в Ипатовском округе.

№ п/п	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута (начальный и конечный пункт)	Количество автобусов	Класс автобуса
	1	101Ипатово – Кевсала (гр. 1)		1 малый
	2	101Ипатово – Кевсала (гр. 2)		1 малый
	3	102Ипатово – Малый Барханчак		1 Малый
	4	104Ипатово – Винодельненский		1 малый
	5	105Октябрьское - Ипатово		2 малый
	6	113Большая Джалга - Ипатово (гр. 1)		1 малый
	7	113Большая Джалга - Ипатово (гр. 2)		1 малый
	8	114Ипатово – Советское Руно		1 малый
	9	112Ипатово – Лиман		1 малый
	10	2Г. Ипатово (ЦРБ-ЦРБ)		1 малый
	11	3Г. Ипатово (ЦРБ-ЦРБ)		1 малый
	12	4Г. Ипатово (ул. Калаусская-ул. Западная)		1 малый
	13	5Г. Ипатово (ул. Пригородная-ул. Западная)		1 малый
	14	7Г. Ипатово (ул. Пригородная-ул. Западная)		1 малый

(Таблица 11) Количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот общественного транспорта по территориям Ипатовского городского округа в 2018 г.

Территория	Количество перевезенных пассажиров, тыс. человек	Пассажирооборот, тыс. пас./км
город Ипатово	543.63	15029.08
Большевицкий	0.6	123.8
Винодельненский	-	-
Добровольно-Васильевский	3.82	205.82
Золотарёвский	3.82	205.82
Кевсалинский	-	-
Красочный	1.82	4.582
Леснодачненский	-	-
Лиманский	-	-
Мало-Б арханчакский	1.9	102.91
Октябрьский	76.6	125.5
Первомайский	-	-
село Большая Джалга	3.82	205.82
село Бурукшун	3.82	205.82
Советскорунный	25.7	2100
Тахтинский	3.82	205.82

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2030 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным дорогам местного значения.

При этом в работе пассажирского транспорта общего пользования на территории Ипатовского округа можно выделить следующие основные проблемы, подлежащие разрешению в среднесрочной и долгосрочной перспективе:

- оптимизация маршрутной сети общественного транспорта в округе на основе мониторинга и исследований пассажиропотоков (выявления транспортных корреспонденций), построения интегрированной маршрутной сети с возможностью быстрой и удобной пересадки на другой вид транспорта и с учетом исключения неоправданного дублирования маршрутов перевозок, устранения нарушений по пешеходной доступности до остановок пассажирского автотранспорта общего пользования в соответствии с «СНиП 2.07.01-89 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СП 42.13330.2016)» (не более 5 мин.), обеспечения удовлетворительных показателей наполняемости подвижного состава, снижения операционных расходов транспортных компаний и т.д.;

- обновление парка используемого подвижного состава (в том числе, в целях обеспечения надлежащего технического состояния, а также для достижения приспособленности к перевозке маломобильных групп населения и инвалидов), использование низкопольного, низкошумного подвижного состава, дооборудование подвижного состава системами видеонаблюдения, бесплатным Wi-Fi для повышения

комфортабельности, безопасности поездок и привлекательности транспорта общего пользования для поездок в целом.

- модернизация объектов инфраструктуры (создание комфортных транспортно-пересадочных узлов, обустройство остановочных пунктов, устройство заездных карманов, благоустройство отстойно-разворотных площадок, выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения и т.д.);

- эстетизация системы пассажирского транспорта (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой города посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров и других мероприятий);

- экологизация системы пассажирского транспорта (применение энергосберегающих технологий в пассажирских перевозках, включая использование энергосберегающих типов подвижного состава и оптимизация работы транспортных средств на маршрутах перевозок);

- дальнейшее развитие систем информационной поддержки пассажиров общественного транспорта по планированию и построению маршрутов поездок (мобильные приложения, интегрированные информационные табло на остановках и в подвижном составе, системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров).

Преимущественное развитие системы пассажирского транспорта является главным принципом развития транспортной системы Ипатовского округа. Общественный пассажирский транспорт должен стать привлекательной альтернативой личному автомобилю для целевых поездок и одновременно с этим устойчиво и эффективно выполнять базовую функцию поддержания транспортного единства территории Ипатовского округа.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения на территории Ипатовского округа

Существующая транспортная система Ипатовского округа требует всё большего развития транспортных связей, оптимизации и повышения их эффективности и безопасности, обеспечения кратчайшей и прямой доступности объектов муниципальной инфраструктуры, использования мобильных и экологических транспортных средств на период до 2030 года. В современных условиях актуальна стратегия сбалансированного перехода от политики транспортного планирования, ориентированной на личный автотранспорт, в сторону создания среды, благоприятной для жителей, за счет всемерного поощрения пешеходного и вело-пешеходного движения и развития системы общественного транспорта.

В рамках создания эффективной системы организации дорожного движения в Ипатовском округе требуется достигнуть увеличения доли мобильности посредством пешеходного и велосипедного движения за счет развития существующей инфраструктуры для активных способов передвижения населения. В связи с этими обстоятельствами в городе выделяются следующие основные направления совершенствования организации пешеходного движения:

1) Обеспечение самостоятельных (конструктивно обособленных) путей для движения людей вдоль улиц и дорог (по благоустроенным тротуарам и пешеходным дорожкам), устройство пешеходных ограждений и применение других физических мер ограничения доступа, направленных на предотвращение случайного или намеренного проникновения транспортных средств на территорию пешеходных пространств (малые архитектурные формы, зеленые насаждения, направляющие устройства и т.д.).

2) Оборудование наземных, внеуличных пешеходных переходов.

3) Создание новых и развитие существующих пешеходных зон (полностью или частично бестранспортных).

4) Выделение и обустройство “жилых” и “школьных зон”.

На расчетный срок актуально предусмотреть построение целостной общей системы велодвижения (системы взаимосвязанных веломаршрутов) и создание велотранспортной инфраструктуры в округе.

Одной из проблем, которая сдерживает развитие велосипедного транспорта в округе - отсутствие достаточного количества оборудованных мест для парковки велосипедов. Кроме того, в существующих условиях велосипедисты зачастую пользуются обычными дорогами без специально выделенного для них пространства. Вследствие отсутствия велопарковок в случае, когда можно было совершить поездку на велосипеде, жители используют личный и общественный автотранспорт.

Велопарковки в настоящее время оборудуются при объектах массового притяжения людей (торговых центрах, гипермаркетах, спортивных центрах и т.д.) за счёт средств правообладателей земельных участков данных объектов.

Развитие велотранспорта позволяет сократить заторы на улично-дорожной сети и ведет к значительно более эффективному использованию дорожного пространства. Велосипедное движение делает общественное пространство округа в целом более благоприятным для жителей. Сочетание велосипедного движения в пределах населенных пунктов и основных объектов притяжения населения с общественным пассажирским транспортом является рациональным путём решения проблем транспортной мобильности населения.

Мероприятия, выполнение которых предлагается по данному разделу:

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в городском округе;

- работы по ремонту асфальтобетонного покрытия проездов, тротуаров, подходов к подъездам, ремонту и замене бордюров, восстановлению водоотводных канав;

- устройство велодорожек в профиле основных улиц (перспектива);

- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды.

Создание разветвленной системы велосипедной инфраструктуры должно соответствовать следующим требованиям:

- Качественная, полностью интегрированная в городскую и муниципальную транспортную сеть система велодорожек;

- Полностью скоординированная система дорожных знаков и разметки для велосипедистов;

- Достаточность мест для парковки велосипедов.

Один из главных принципов - создание “Зеленого кольца”, т.е. связанной сети веломаршрутов между парками и зелеными зонами, а также основными планировочными районами городского округа.

Типичные пункты назначения велотрафика - это:

- жилые кварталы и микрорайоны;

- школы и другие образовательные учреждения;

- торгово-развлекательные центры, супермаркеты и другие крупные торговые предприятия;

- спортивные сооружения;

- районы концентрации мест приложения труда - офисы крупных компаний, промышленные предприятия, бизнес-парки;

- транспортные узлы.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Существующая схема организации транзитной транспортировки грузов через территорию Ипатовского округа приводит к интенсивному движению грузовых автомобилей, в том числе в наиболее напряженные периоды суток. Это негативно сказывается на уровне

загрузке УДС и безопасности дорожного движения. Отмечается нехватка количества организованных стоянок для грузовых автомобилей и существует потребность упорядочивания парковки данных транспортных средств.

На формирование системы грузовой логистики оказывают влияние разнообразные факторы: наличие и направления транзитных грузопотоков, расположение и режим работы грузообразующих и грузопоглощающих пунктов, операторы, типы грузов, режим работы водителей, обязательства перевозчиков перед заказчиками и другие. Изучение этих параметров позволяет оптимизировать различные варианты грузоперевозок по наиболее оправданным маршрутам, продолжительности и времени доставки грузов. Стратегии, разработанные как результат этой деятельности, содержат в себе целый комплекс разнообразных мер. Среди наиболее перспективных в период до 2030 года для Ипатовского округа выделяются следующие решения, касающиеся:

1. Разработки оптимальной системы запретов/ограничений и контроля движения грузового транспорта на УДС.
2. Рационализации и устройства организованных стоянок для грузовых автомобилей.
3. Маршрутизации грузовых потоков и управления временем доставки грузов операторами перевозок.
4. Создания центров консолидации грузов.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится транспортом, принадлежащим частным предприятиям (грузовые автомобили, микроавтобусы, колесные трактора). Тяжелая техника (гусеничные трактора, вездеходы) в основном передвигаются по грунтовым объездным дорогам.

На территории муниципального образования функционируют МУП «Ипатовское ЖКХ», АО «ДЭП №169», Ипатовский филиал ГБУ СК «Стававтодор».

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения на территории Ипатовского округа.

Основными причинами возникновения аварийных ситуаций на автомобильных дорогах являются:

- нарушение правил дорожного движения, неисправность транспортных средств;
- неудовлетворительное техническое состояние и оснащение автомобильных дорог.

К серьезным дорожно-транспортным происшествиям может привести несоблюдение обязательных требований безопасности при перевозке опасных грузов. Данные аварии часто сопровождаются разливом опасных веществ (химических, пожароопасных). Транспортные аварии с высоким материальным ущербом и травматизмом на территории округа, в том числе и с летальным исходом, в основном происходят на федеральных и региональных автомобильных дорогах, реже на дорогах местного значения.

Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой транспортной дисциплиной участников дорожного движения.

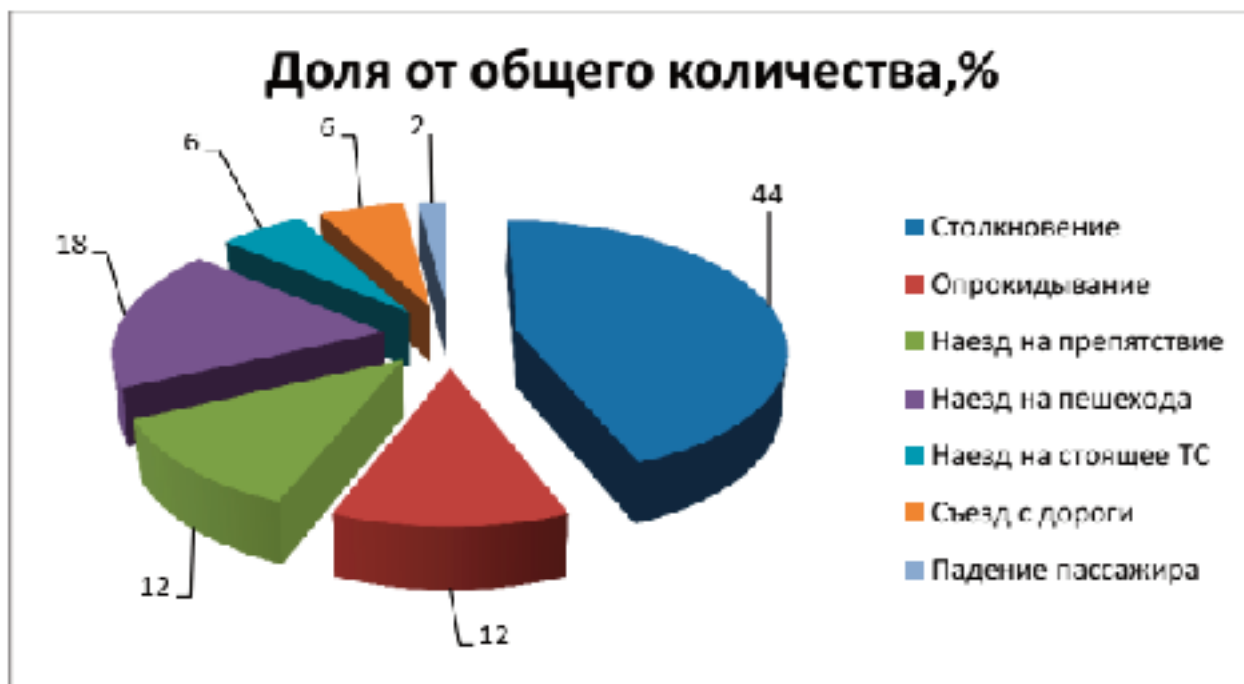
В качестве основной причины автоаварий остается выбор скоростного режима, при котором автомобиль становится неуправляемым для водителя при возникновении какого-либо препятствия, изменении в дорожной обстановке, внезапном выходе пешехода, данный режим не соблюдается при совершении обгона, что связано с выездом на полосу встречного движения, либо съездом с трассы при осуществлении поворота. Причины ДТП в населенных пунктах усугубляются значительным негативным влиянием дорожного фактора, ненадлежащего содержания и обустройства пешеходных переходов, отсутствие или износ дорожной разметки.

Очаги аварийности на территории Ипатовского городского округа отсутствуют.

В 2017 году на территории Ипатовского городского округа произошло 354 дорожно-транспортных происшествия, в которых 54 человека получили ранения и 11 человек погибло.

В 2018 году на территории Ипатовского городского округа произошло 296 дорожно-транспортных происшествия, в которых 58 человека получили ранения и 6 человек погибло

Рисунок 7.



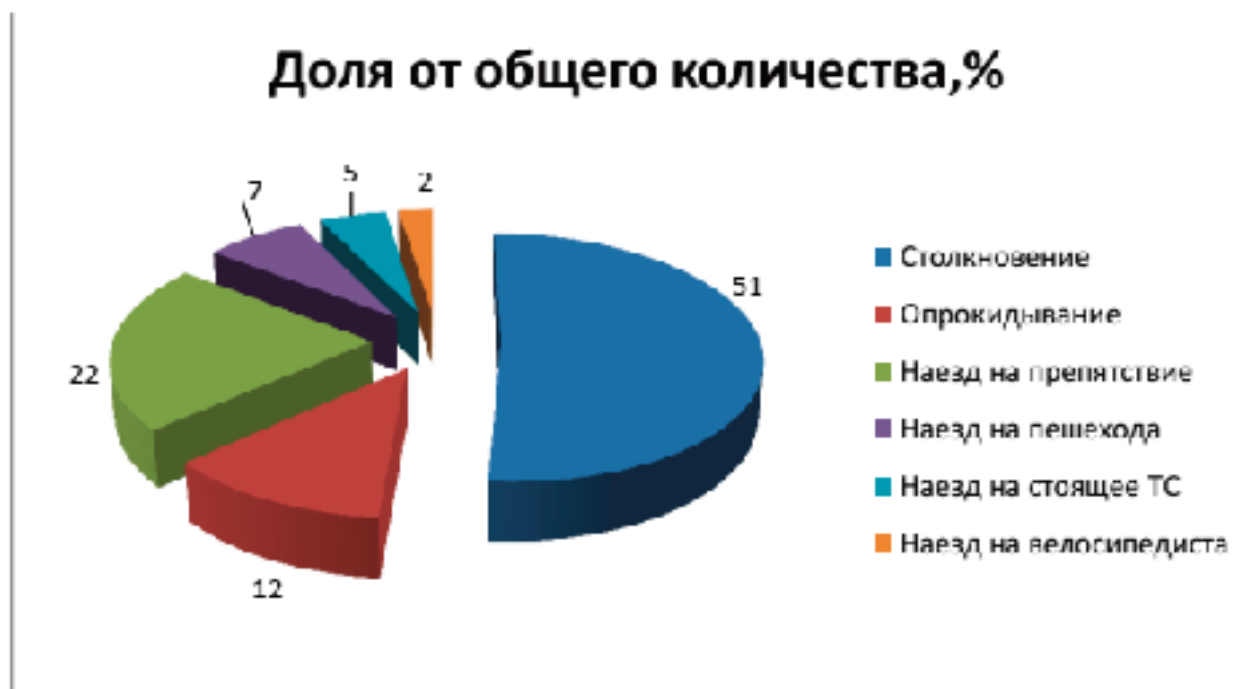
Распределение учетных ДТП по видам в 2018 году

Основные причины ДТП в 2018 году:

- несоблюдение очередности проезда - 5;
- несоответствие скорости условиям движения - 12;
- нарушение правил проезда пешеходных переходов - 2;
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части - 3;
- нарушение правил движения задним ходом - 1;
- нарушение правил обгона - 4;
- неправильный выбор дистанции - 7;
- выезд на полосу встречного движения - 1;
- другие нарушения ПДД водителями - 9;
- нарушения ПДД пешеходами - 4.

В 2019 году на территории Ипатовского городского округа произошло 281 дорожно-транспортное происшествие, в которых 52 человека получили ранения и 12 человек погибло.

Рисунок 8.



Распределение учетных ДТП по видам в 2019 году

Основой для оценки степени обеспеченности безопасности дорожного движения на территории Ипатовского округа послужили статистические данные по ДТП и тяжести их последствий.

Основной проблемой дорожного хозяйства Ипатовского округа является высокая доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. Одной из основных причин несоответствия технического состояния автомобильных дорог современным условиям является ежегодно накапливающийся «недоремонт» существующей сети дорог местного значения, а также недостаточная степень ее развития. В сложившихся условиях проезд на автомобильных дорогах общего пользования поддерживается в основном благодаря мерам по их содержанию и незначительному ремонту. Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последнее время, в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой транспортной дисциплиной участников дорожного движения. За последнее время количество транспортных средств в Ипатовском округе существенно увеличилось. В то же время транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети и технических средств регулирования дорожного движения значительно отстает от темпов роста автопарка. При этом более 40% улично-дорожной сети не соответствует нормативным требованиям. Срок службы значительного количества дорожных покрытий улично-дорожной сети истек, на некоторых участках ремонт не производился в течение длительного периода времени, к тому же, требуется ремонт и замена определенного количества технических средств регулирования дорожного движения.

Решение данных вопросов требует вложения значительного объема денежных средств, что невозможно без финансирования из бюджетов различных уровней.

Программно-целевые мероприятия по улучшению состояния улично-дорожной сети и безопасности дорожного движения позволят решить следующие вопросы:

- информационно обеспечить мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в округе, тем самым - повысить правовое сознание и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- улучшить условия движения и устранить опасные участки на автомобильных дорогах;
- сократить количество дорожно-транспортных происшествий;
- улучшить инженерно-техническое состояние улично-дорожной сети округа и повысить эффективность управления системой

организации дорожного движения в Ипатовском округе путем реализации мероприятий по нанесению дорожной разметки, ремонту и содержанию светофорных объектов, проведением ремонта дорожного покрытия дорог и тротуаров, ремонта ливнеприемной канализации.

К настоящему времени в Российской Федерации сложилась и устойчиво функционирует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (БДД), являющаяся неотъемлемой частью социально-экономической инфраструктуры общества и составляющим элементом обеспечения национальной общественной безопасности. В качестве основного метода снижения дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий эффективно используется программно-целевой подход к решению проблем обеспечения

БДД, осуществляемый через формирование, реализацию и пролонгирование федеральной, региональных и муниципальных целевых программ.

На федеральном уровне принята и реализуется ФЦП «Повышение БДД в 2013 - 2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 года N 864.

На региональном уровне принята и утверждена постановлением Правительства Ставропольского края от 30 декабря 2015 года N 599-п государственная программа Ставропольского края «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения».

На уровне округа принята и реализуется муниципальная программа Ипатовского городского округа Ставропольского края «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения Ипатовского городского округа Ставропольского края», утвержденная Постановлением администрации Ипатовского городского округа Ставропольского края от 29.12.2017г. № 20.

При этом эффективность реализации федеральной, региональной и муниципальной целевых программ характеризуется степенью достижения следующих целевых показателей и индикаторов:

количество погибших в ДТП;

количество погибших в ДТП детей;

социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения);

транспортный риск (число лиц, погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств).

Анализ данных по дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий свидетельствует о том, что, несмотря на проводимую целенаправленную работу, количество погибших в ДТП людей снижается относительно медленно и нестабильно. При этом необходимо отметить наличие общей положительной динамики снижения рассматриваемых абсолютных показателей смертности в ДТП. В связи с этим, появились определенные предпосылки прогнозировать, что тенденция дальнейшего снижения смертности продолжится. Снижение численности погибших, социальных и транспортных рисков наблюдается на фоне стремительно растущего в округе и в стране в целом автомобильного парка.

В первоочередном порядке требуют своего решения вопросы снижения уровня аварийности и тяжести последствий ДТП, осуществления мероприятий по повышению БДД на наиболее опасных участках дорог, включая ликвидацию очагов концентрации ДТП на дорожной сети округа. По результатам анализа мест концентрации ДТП следует сделать вывод о том, что наиболее опасные участки расположены на опорной дорожной сети Ипатовского округа, в состав которой входят улицы и дороги с наибольшей пропускной способностью.

Основным направлением работы по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, способным улучшить ситуацию с аварийностью является ликвидация очагов аварийности за счет:

- реализации некапиталоемких мероприятий, связанных преимущественно с выполнением работ по содержанию, обустройству и ремонту дорожной сети (установка светофоров, пешеходных ограждений, устройство дублирующих знаков, изменение организации движения транспорта, нанесение вертикальной разметки, устройство дополнительного наружного освещения, изменение режима работы светофоров, устройство шумовых полос, перенос остановок общественного транспорта, разделение встречных потоков осевым барьерным ограждением, устройство комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД, поверхностная обработка проезжей части для увеличения коэффициента сцепления, устройство искусственных дорожных неровностей и др.), развитие системы видеofиксации нарушений ПДД;

- развития сети дорог, улучшение состояния дорожного покрытия, и устранения перегрузок на дорожной сети путем нового строительства и реконструкции дорог и дорожных сооружений.

В целях профилактики безопасности дорожного движения проводятся совместные рейдовые мероприятия со службами по охране общественного порядка ОМВД России по Ипатовскому округу с целью выявления нарушений ПДД допускаемых несовершеннолетними участниками дорожного движения.

На постоянной основе ведется работа со средствами массовой информации по информированию населения о целях и задачах, освещению хода проводимых мероприятий и их результатах, а также о совершенных дорожно-транспортных происшествиях и тяжести их последствий.

2.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения на территории Ипатовского округа.

Автомобильный транспорт относится к одному из главных источников загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды загрязняют придорожные полосы.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания - окись углерода (угарный газ) - опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта по загрязнению окружающей среды является расширение использования альтернативного топлива - сжатого или сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Научно-исследовательские работы по проведению сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха городского округа не проводились.

Перечень основных факторов негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения городского округа:

1. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения. Требуется систематический контроль соответствующих надзирающих органов за качеством моторного топлива.

2. Отработавшие газы автомобильного двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и топливо-подающей системой содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на автодорогах, несоблюдения технологий по их обслуживанию дорожными организациями. Требуется проведение систематического и достоверного контроля за техническим состоянием автотранспортных средств.

3. Углеводороды под действием ультрафиолетового солнечного излучения вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4. Свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин, представляет серьезную опасность для здоровья населения.

5. При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от подобных дорог. Пыль оседает также на растительности и обитателях фауны придорожной полосы. При этом леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают в значительных количествах вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

Наиболее распространенным источником внешнего шума на территории городского округа является транспорт: грузовые машины, автобусы, самолеты.

По спектральному составу транспортный шум является низко и среднечастотным, непостоянный и способен распространяться на значительные расстояния от источника. Уровень транспортного шума определяется интенсивностью, скоростью, характером транспортного потока.

Промышленные предприятия и их установки часто являются значительными источниками внешнего шума на прилегающей селитебной территории.

Мероприятия делятся на архитектурно-планировочные и строительно-акустические, технологические, организационные.

Могут быть использованы административные мероприятия:

- перераспределение движения транспортных потоков по улицам и проездам города, ограничение движения в разное время суток по тем или иным направлениям.

Ширина санитарно-защитной зоны должна быть обоснована акустическим расчетом и санитарными нормами. На территории жилых районов следует ограничить сквозное движение транспорта. При построении улично-дорожной сети предусматривается укрупнение межмагистральных территорий, уменьшение количества перекрестков. При проектировании городов и других населенных мест необходимо осуществлять четкое разделение территорий по функциональному использованию. В архитектурно-планировочной структуре жилых районов и микрорайонов используют следующие способы защиты от шума: удаление жилой застройки от источника шума, расположение между источниками и жилой застройки зданий экранов, композиционные способы группировки зданий.

При составлении проектов планировки и застройки городов для защиты от шума могут использоваться как природные условия, в частности рельеф местности и зеленые насаждения, так и специальные сооружения в виде экранов, размещенных вблизи транспортных магистралей. Можно применять также рациональные приемы зонирования территории по условиям шумового режима для тех или иных видов зданий, участков и площадок для отдыха, хозяйственно-бытовых нужд и др.

В первую очередь в целях защиты от шума при проектировании городов и других населенных пунктов необходимо осуществлять четкое разделение территории по функциональному использованию зоны: селитебную, промышленную, коммунально-складскую и внешнего транспорта.

Скоростные дороги и дороги общегородского значения преимущественно грузового движения не должны пересекать селитебную территорию. Рациональны объездные дороги, которые исключают транзитные транспортные потоки в городах.

В качестве естественных преград на пути распространения шума при проектировании сети улиц и дорог следует использовать элементы рельефа. При необходимости прокладки магистральных улиц и дорог на насыпях и эстакадах должно быть предусмотрено устройство шумозащитных экранов.

При проектировании улично-дорожной сети предусматривается максимально возможное укрупнение межмагистральных территорий, уменьшение количества перекрестков и других транспортных узлов, устройство плавных криволинейных сопряжений дорог. На территории жилых районов следует ограничивать сквозное движение транспорта.

В архитектурно-планировочной структуре жилых районов и микрорайонов используются следующие способы защиты от шума: удаление жилой застройки от источников шума; расположение между источниками шума и жилой застройкой зданий-экранов; применение рациональных с точки зрения защиты от шума композиционных способов группировки жилых зданий.

Функциональное зонирование территорий микрорайонов следует осуществлять с учетом необходимости размещения жилой застройки и детских дошкольных учреждений в зонах, наиболее удаленных от источников шума. В зонах, примыкающих к источникам шума, можно располагать здания, в помещениях которых допускаются более высокие уровни звука: предприятия бытового обслуживания, торговли, общественного питания, коммунальные предприятия, административно-хозяйственные и общественные учреждения. При необходимости размещения жилой застройки на границе микрорайонов вдоль транспортных магистралей целесообразно использовать специальные типы шумозащитных жилых зданий.

Для обеспечения требований санитарных норм в жилых квартирах и на территории микрорайонов необходимо использовать композиционные приемы группировки шумозащитных зданий, основанные на создании замкнутого пространства.

2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Ипатовского округа.

Основным приоритетом настоящей Программы в области развития транспортной инфраструктуры на территории Ипатовского округа является развитие улично-дорожной сети округа, отвечающей интересам граждан и общества путем реконструкции дорог общего пользования местного значения.

Для достижения этой цели необходимо решение задачи, в части создания условий для повышения комплексной безопасности и устойчивости улично-дорожной сети Ипатовского округа.

В течении периода реализации программы планируется проведение мероприятий по реконструкции наиболее загруженных участков сети автомобильных дорог на территории Ипатовского округа:

1. Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения Ипатовского округа.

2. Организация обследований и разработка документации по реконструкции и модернизации улично-дорожной сети Ипатовского округа.

При достижении целей и решения задач будут осуществляться меры, направленные на предотвращение негативного воздействия рисков и повышение гарантированности достижения предусмотренных в программе конечных результатов.

2.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Ипатовского округа.

Оценка действующей нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры в Минераловодском городском округе свидетельствует о ее достаточности.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры разработана в соответствии с целями и проектными решениями, заложенными в Генеральном плане Ипатовского округа на расчетный срок до 2030 года (первая очередь до 2028 года).

Внесение изменений и дополнений в действующие нормативно-правовые акты, а также разработка новых нормативных документов осуществляются в установленном законодательством порядке с учетом фактических потребностей, возникающих при эксплуатации, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в округе.

Применение программно-целевого подхода, выраженного в разработке и реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ипатовского городского округа на 2020 - 2030 годы, способствует эффективному определению, приоритизации и поэтапной реализации перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетный срок.

В рамках выработки и совершенствования программных мероприятий по перспективному развитию транспортной инфраструктуры в Ипатовском округе разработана Комплексная схема организации дорожного движения для автомобильных дорог Ипатовского городского округа Ставропольского края на 2020-2035годы, в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. N 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения", а также провести оптимизацию маршрутной сети общественного пассажирского транспорта в округе, что позволит наиболее эффективно уточнить и скорректировать перечень программных мероприятий по комплексному развитию транспортной инфраструктуры.

2.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры Ипатовского округа.

Объем финансового обеспечения Программы составит 1246694,08 тыс. рублей, в том числе по источникам финансового обеспечения:

бюджет Ипатовского городского округа Ставропольского края 968205,91 тыс. рублей в том числе:

2020 год- 47892,52 тыс. рублей
2021 год- 46313,39 тыс. рублей;
2022 год- 46000,00 тыс. рублей;
2023 год- 46000,00 тыс. рублей;
2024 год- 46000,00 тыс. рублей;
2025-2030 год- 276000,00 тыс. рублей;
2031 -2040год- 460000,00 тыс. рублей.

за счет средств бюджета Ставропольского края 276841,91 тыс. рублей, в том числе по годам:

2020 год - 147728,38 тыс. рублей
2021 год – 135754,09 тыс. рублей;
2022 год – 0,00 тыс. рублей;
2023 год – 0,00 тыс. рублей;
2024 год – 0,00 тыс. рублей;
2025-2030 год – 0,00 тыс. рублей;
2031-2040 год – 0,00 тыс. рублей.

за счет средств участников Программы 1646,26 тыс. рублей, в том числе по годам:

2020 год- 738,10 тыс. рублей;
2021 год – 920,10 тыс. рублей;
2022 год – 0,00 тыс. рублей;
2023 год – 0,00 тыс. рублей;
2024 год – 0,00 тыс. рублей;
2025-2030 год – 0,00 тыс. рублей;
2031-2040 год – 0,00 тыс. рублей.

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы:

- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий на территории Ипатовского городского округа, из-за сопутствующих условий к 2025 году до 8 в год;
- уменьшение доли протяженности автомобильных дорог, общего пользования местного значения не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения 2020 - 2025 годы на 0,76 %;

- уменьшение доли населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром городского округа, в общей численности населения городского округа на 0,05%.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям к муниципальным контрактам Ипатовского округа, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Ипатовского округа.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения и необходимости расширения улично-дорожной сети.

Транспортная система городского округа является элементом транспортной системы Ставропольского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории округа, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Представленные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Отсутствие исчерпывающего понимания возможностей федерального, краевого и местного бюджетов на весь период действия

Программы не позволяет обеспечить конкретизированное планирование объемов финансирования в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления городского округа должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Ипатовского округа.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Ипатовского округа

Прогноз социально-экономического развития Ипатовского городского округа сформулирован, в том числе, исходя из нескольких основных моментов:

- монопрофильной специализации округа и возможных направлений диверсификации экономики и снижения монопрофильности;
- сложной демографической ситуации и сокращения численности населения в целом и по главным социально-демографическим группам (прежде всего трудоспособного населения);
- неравномерности пространственного развития и преобладании сельского уклада жизни в городском («де-юре») округе.

Монопрофильная специализация городского округа проявляется в приоритетном развитии сельского хозяйства и некоторых из перерабатывающих отраслей АПК. Снижение этой монопрофильности возможно за счет развития малого бизнеса, реализации возможностей государственно-частного партнерства, развития туристско-рекреационной сферы.

Итогом этих преобразований становится создание качественной среды для жизни и работы населения. Реализация генерального плана Ипатовского городского округа, направленного, в том числе и на диверсификацию экономики, прежде всего города Ипатово, основывается на создании предпосылок для социально-экономического развития округа и использования его преимуществ.

Преимущественное развитие полифункционального ядра в составе города Ипатово и прилегающих к нему (в пределах 30-минутной транспортной доступности) сельских территорий обусловлено тем фактом, что эта территория, по сути, представляет собой единый расселенческий ареал, численность населения которого, вместе с тяготеющим сельским населением составляет около 60% всего населения округа.

Таким образом, приоритетное развитие города Ипатово, а, следовательно, и всего городского округа в качестве одного из крупнейших «центров роста» округа представляется одной из ключевых идей прогноза социально-экономического развития.

Особое значение в рамках прогнозасоциально-экономического развития Ипатовского городского округа имеет возможность реализации кластерного подхода. Кластер – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний (поставщики, производители и др.) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании), действующих в определённой сфере и взаимодополняющих друг друга¹.

Центром кластера чаще всего бывает несколько компаний, между которыми при этом сохраняются конкурентные отношения. Концентрация соперников, их покупателей и поставщиков на относительно небольшой территории способствует росту эффективной специализации производства. При этом кластер даёт работу и множеству мелких фирм и малых предприятий.

В настоящее время большая часть предприятий на территории городского округа находится не в самом оптимальном состоянии, что связано с применением устаревших и неэффективных технологий, глубоким структурным кризисом отраслей и низкой конкурентоспособностью большинства видов продукции.

В этой связи потенциал развития города Ипатово можно рассматривать при условии переоборудования этих площадок и модернизации производств, нацеленных на удовлетворение спроса самого городского округа, Ставропольского края и соседних регионов. Из стратегических соображений представляется разумным применить кластерный подход в выборе предназначения имеющихся площадок, чтобы добиться мультипликативного эффекта от соседства взаимосвязанных предприятий.

На первом этапе кластерного развития главная задача – улучшение инфраструктуры и устранение неблагоприятных условий, в дальнейшем необходима концентрация на устранении ограничений к развитию инноваций.

Гипотетически перспективными для социально-экономического и градостроительного развития Ипатовского городского округа представляются жилищно-строительный кластер, агропромышленный (пищевой) и туристско-рекреационный.

Ожидается, что создание и развитие жилищно-строительного кластера станет «локомотивом» развития экономики Ипатовского округа.

С одной стороны, очевидна концентрация населения Ипатовского городского округа в пределах районного центра: в Ипатово проживает более 24 тысяч человек, что составляет немногим менее 50% населения всего округа. Центростремительные тенденции в ближайшей перспективе будут преобладать. «Стягивание» населения в Ипатово приведёт к необходимости застройки, ориентированной на удовлетворение спроса на жилье разных социальных групп.

С другой стороны, город Ипатово обладает промышленными площадками для размещения предприятий по выпуску строительных материалов, на которые требуется привлечь эффективные инвестиционные проекты, способные удовлетворить потребности как планируемого к увеличению жилищного строительства, так и для реализации инвестиционных проектов в других отраслях.

¹ – Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития // Теория и практика управления. – 2003. – №5.

² – Стратегия долгосрочного развития жилищно-строительного комплекса Ставропольского края на период 2009 -2020 годы.

Продолжение проекта решения Думы Ипатовского городского округа Ставропольского края “Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ипатовского городского округа Ставропольского края на 2020-2040 годы” читайте в следующем номере газеты “Ипатовский информационный вестник”

Учредители: Дума Ипатовского городского округа Ставропольского края и администрация Ипатовского городского округа Ставропольского края. Адрес: 356630, г. Ипатово, ул. Ленина, 116. тел. (86542-2-20-60). Отпечатано в ООО “Ипатовская типография”, адрес: 356630, Ставропольский край, Ипатовский район, г. Ипатово, ул. Орджоникидзе, 95, тираж 50 экз. Отв. за выпуск аппарат Думы Ипатовского городского округа Ставропольского края, 2-20-60