ПРОЕКТ

|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРИЛОЖЕНИЕУТВЕРЖДЕНАрешением Совета Коржевского сельского поселения Славянского района от \_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_ |

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения Славянского района на 2017-2030 годы**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения Славянского района на 2017-2030 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения Славянского на 2017-2030 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | -Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;-Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; -Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;-Генеральный план Коржевского сельского поселения Славянского Краснодарского края;-Устава Коржевского сельского поселения Славянского  |
| **Заказчик программы** | Администрация Коржевского сельского поселения Славянского районаЮридический и почтовый адрес: 353577, Краснодарский край, Славянский район, хутор Коржевский, ул. Октябрьская, дом 27 |
| **Разработчик программы** | Администрация Коржевского сельского поселения Славянского районаЮридический и почтовый адрес: 353577, Краснодарский край, Славянский район, хутор Коржевский, ул. Октябрьская, дом 27 |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Коржевского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям |
| **Задачи программы** | 1.Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Коржевского сельского поселения;2.Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3.Улучшение транспортного обслуживания населения |
| **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры** | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 31,6 км;-доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения -20 %;-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа:1 этап – с 2017 по 2020 годы2 этап – с 2021 по 2030 годы |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | -инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;-комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;-создание инфраструктуры автосервиса |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 21 200 тыс.руб., в том числе по годам:2017 год – 850 тыс. рублей;2018 год – 1260 тыс. рублей; 2019 год – 1 850 тыс.рублей; 2020 год – 1 540 тыс.рублей;2021-2030 годы – 15 700 тыс.рублей.Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Славянский район, бюджета Коржевского сельского поселения Славянского района и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Коржевского сельского поселения Славянского района |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Совет депутатов Коржевского сельского поселения Славянского района. |
| **Основные исполнители Программы** | -администрация муниципального образования Славянский район (в рамках своих полномочий);-администрация Коржевского сельского поселения Славянского района (в рамках своих полномочий);-физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы. |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Коржевского сельского поселения Славянского района в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Коржевское сельское поселение является административно- территориальной муниципального образования Славянский район, расположено в юго-западной его части, через него проходит федеральная автомобильная дорога г.Темрюк – г. Краснодар - г. Кропоткин – граница Ставропольского края. Административный центр Коржевского сельского поселения – хутор Коржевский расположен в 33 км от административного центра Славянского района – г. Славянск-на-Кубани и 119 км от административного центра Краснодарского края – г.Краснодара.

Коржевское сельское поселение является одним из 15 поселений Славянского района.

Площадь поселения составляет 124,62 кв.км., что составляет 5,66% от всей площади района.

**1.2. Социально-экономическая характеристика Коржевского сельского поселения Славянского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения,**

**включая деятельность в сфере транспорта,**

**оценку транспортного спроса**

Коржевское сельское поселение входит в состав Славянского района и включает в себя два населенных пункта: хутор Коржевский и хутор Шапарской

На территории Коржевского сельского поселения проживает 4110 чел, что составляет 3,2% от общей численности населения Славянского района. Плотность населения составляет 0,03 чел/км2.

В настоящее время в Коржевском сельском поселении сложилась следующая демографическая ситуация:

-население моложе трудоспособного возраста, от 0 до 15 лет - 671–человек;

-население трудоспособного возраста –2434 человек,

-пенсионного возраста – 1005 человек.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности жизни населения.

В целом демографическая ситуация в Коржевском сельском поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства регионов.

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка), в результате чего средний коэффициент семейности ниже среднекраевого.

Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

 Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

 Природные ресурсы – значимый фактор для привлечения инвесторов в пищевую промышленность, сельское хозяйство, добывающие производства.

 Прогноз социально-экономического развития разработан на основе различных комплексных и целевых программ социально-экономического развития, а также схем территориального планирования Краснодарского края и Славянского района, с учетом стратегических направлений, инвестиционных проектов и предложений Коржевского сельского поселения.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в Коржевском сельском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Коржевского сельского поселения Славянского района утвержден решением двадцать восьмой сессии Совета Коржевского сельского поселения Славянского района второго созыва от 14.03.2012 года № 1, согласно которому установлены и утверждены:

-территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

-функциональное зонирование территории поселения;

-границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства муниципального уровня.

На основании генерального плана Коржевского сельского поселения Славянского района юридически обоснованно осуществляются последующие этапы градостроительной деятельности на территории поселения:

-решением тридцать шестой сессии второго созыва Совета Коржевского сельского поселения Славянского района от 21.12.2012 года № 4 утверждены правила землепользования и застройки Коржевского сельского поселения Славянского района. Согласно правил землепользования и застройки поселения установлены градостроительные регламенты;

-решением сорок девятой сессии второго созыва Совета Коржевского сельского поселения Славянского района от 26.02.2014 года № 2 утверждена программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования Коржевского сельского поселения Славянского района на период 20 лет (до 2032 года) с выделением 1-ой очереди строительства – 10 лет с 2013 г. до 2022 г. и на перспективу до 2041 года.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Коржевского сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность населенного пункта и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Коржевского сельского поселения составляет 31,6 км.

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 на 18 процентов.

**1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

 Транспортная инфраструктура – [система](http://official.academic.ru/23018/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и [сооружения](http://official.academic.ru/23891/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

 Транспортная инфраструктура Коржевского сельского поселения представлена автодорогой г.Темрюк – г. Краснодар - г. Кропоткин – граница Ставропольского края федерального значения, протяженностью по территории поселения – 6,3 км и подъезд к х. Шапарской, протяженностью 3,2 км.

 Транспортная инфраструктура Коржевского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Славянского района Краснодарского края.

 Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов находится на расстоянии в 33 км (станция Протока) и для перевозки пассажиров – г. Славянск - на - Кубани.

Внешние транспортно-экономические связи Коржевского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

**1.4. Характеристика сети дорог Коржевского сельского поселения Славянского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

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

 В основе сети основных сельских дорог лежит пересечение двух главных направлений – юг-север и запад-восток.

 Основной улицей, по которой осуществляется движение транспортных потоков, является, ул. Краснодарская, которая является частью автомобильной дороги федерального значения.

 На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в удовлетворительном состоянии. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Коржевского сельского поселения сведены в таблице 1.

Таблица 1.

**Показатели существующей улично-дорожной сети Коржевского сельского поселения Славянского района**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование, назначение и краткая характеристика объекта | протяженность, км | тип покрытий | площадь, кв.м | ширина проезжей части, м | % износа |
| 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | х. Коржевский, автодорога ул. Весенняя | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **60%** |
| 2 | х. Коржевский, автодорога ул. Восточная | **0,3** | асфальтобетонное | **1500** | **5,0** | **60%** |
| 3 | х. Шапарской, автодорога ул. Звездная | **0,5** | грунтовое | **2500** | **5,0** | **50%** |
| 4 | х. Коржевский, автодорога ул. Зеленая | **0,1** | гравийное | **500** | **5,0** | **50%** |
| 5 | х. Коржевский, автодорога ул. Зеленая | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 6 | х. Коржевский, автодорога ул. Зеленая | **1,5** | асфальтобетонное | **7500** | **5,0** | **30%** |
| 7 | х. Коржевский, автодорога ул. Казачья | **0,6** | грунтовое | **3000** | **5,0** | **50%** |
| 8 | х. Шапарской, автодорога ул. Кленовая | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 9 | х. Коржевский, автодорога ул. Комсомольская | **1,0** | асфальтобетонное | **5000** | **5,0** | **30%** |
| 10 | х. Коржевский, автодорога ул. Космонавтов | **0,4** | асфальтобетонное | **2000** | **5,0** | **40%** |
| 11 | х. Коржевский, автодорога ул. Крайняя | **0,8** | асфальтобетонное | **6400** | **8,0** | **50%** |
| 12 | х. Коржевский, автодорога ул. Красная | **0,8** | цементобетонное | **4800** | **6,0** | **70%** |
| 13 | х. Коржевский, автодорога ул. Крестьянская | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 14 | х. Коржевский, автодорога ул. Кубанская | **0,8** | грунтовое | **4000** | **5,0** | **50%** |
| 15 | х. Коржевский, автодорога ул. Луговая | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 16 | х. Шапарской, автодорога ул. Майская | **0,3** | грунтовое | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 17 | х. Коржевский, автодорога ул. Мира | **0,4** | асфальтобетонное | **1200** | **3,0** | **30%** |
| 18 | х. Коржевский, автодорога ул. Мирная | **0,5** | асфальтобетонное | **2500** | **5,0** | **70%** |
| 19 | х. Коржевский, автодорога ул. Молодежная | **0,6** | асфальтобетонное | **3000** | **5,0** | **50%** |
| 20 | х. Шапарской, автодорога ул. Набережная | **0,8** | гравийное | **4000** | **5,0** | **50%** |
| 21 | х. Коржевский, автодорога ул. Новая | **0,3** | грунтовое | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 22 | х. Коржевский, автодорога ул. Октябрьская | **0,8** | гравийное | **4800** | **6,0** | **30%** |
| 23 | х. Коржевский, автодорога ул. Октябрьская | **1,3** | асфальтобетонное | **7800** | **6,0** | **50%** |
| 24 | х. Коржевский, автодорога ул. Ордынская | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 25 | х. Шапарской, автодорога ул. Ореховая | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 26 | х. Шапарской, автодорога ул. Песчаная | **0,3** | грунтовое | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 27 | х. Коржевский, автодорога ул. Пионерская | **0,3** | асфальтобетонное | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 28 | х. Коржевский, автодорога ул. Победы | **0,5** | асфальтобетонное | **2500** | **5,0** | **50%** |
| 29 | х. Шапарской, автодорога ул. Полевая | **0,5** | грунтовое | **2500** | **5,0** | **50%** |
| 30 | х. Шапарской, автодорога ул. Прикубанская | **0,5** | грунтовое | **2500** | **5,0** | **50%** |
| 31 | х. Коржевский, автодорога ул. Пролетарская | **1,9** | асфальтобетонное | **9500** | **5,0** | **30%** |
| 32 | х. Коржевский, автодорога ул. Промышленная | **0,8** | гравийное | **3200** | **4,0** | **50%** |
| 33 | х. Шапарской, автодорога ул. Речная | **0,8** | гравийное | **4000** | **5,0** | **50%** |
| 34 | х. Коржевский, автодорога ул. Садовая | **0,4** | асфальтобетонное | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 35 | х. Коржевский, автодорога ул. Садовая | **0,2** | грунтовое | **800** | **4,0** | **50%** |
| 36 | х. Шапарской, автодорога ул. Сахалинка | **0,5** | грунтовое | **2500** | **5,0** | **50%** |
| 37 | х. Коржевский, автодорога ул. Светлая | **0,8** | грунтовое | **4000** | **5,0** | **50%** |
| 38 | х. Коржевский, автодорога ул. Северная | **0,3** | асфальтобетонное | **1200** | **4,0** | **30%** |
| 39 | х. Коржевский, автодорога ул. Славянская | **0,8** | грунтовое | **6400** | **5,0** | **50%** |
| 40 | х. Коржевский, автодорога ул. Снайперов | **0,4** | асфальтобетонное | **2400** | **5,0** | **70%** |
| 41 | х. Коржевский, автодорога ул. Советская | **0,4** | асфальтобетонное | **2100** | **4,0** | **30%** |
| 42 | х. Коржевский, автодорога ул. Советская | **0,4** | грунтовое | **2100** | **4,0** | **70%** |
| 43 | х. Коржевский, автодорога ул. Совхозная | **0,8** | асфальтобетонное | **2400** | **3,0** | **50%** |
| 44 | х. Коржевский, автодорогаул. Солнечная | **0,8** | асфальтобетонное | **2400** | **3,0** | **50%** |
| 45 | х. Коржевский, автодорога ул. Спортивная | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 46 | х. Коржевский, автодорога ул. Степная | **0,8** | грунтовое | **4000** | **5,0** | **50%** |
| 47 | х. Коржевский, автодорога ул. Строительная | **0,8** | гравийное | **4000** | **5,0** | **50%** |
| 48 | х. Коржевский, автодорога ул. Тенистая | **0,3** | грунтовое | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 49 | х. Коржевский, автодорога ул. Фестивальная | **0,5** | асфальтобетонное | **2500** | **5,0** | **80%** |
| 50 | х. Коржевский, автодорога ул. Цветной бульвар | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 51 | х. Шапарской, автодорога ул. Центральная | **0,4** | грунтовое | **2000** | **5,0** | **50%** |
| 52 | х. Коржевский, автодорога ул. Школьная | **0,6** | асфальтобетонное | **3000** | **5,0** | **30%** |
| 53 | х. Шапарской, автодорога ул. Шлюзовая | **0,3** | грунтовое | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 54 | х. Коржевский, автодорога ул. Энтузиастов | **0,3** | грунтовое | **1500** | **5,0** | **50%** |
| 55 | х. Коржевский, автодорога ул. Юбилейная | **0,8** | грунтовое | **4000** | **5,0** | **60%** |
|  | **ИТОГО:** | **31,60** |  | **158600** |  |  |

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Коржевского сельского поселения относятся к категориям обычные автомобильные дороги (не скоростная автомобильная дорога).

Основными улица движения автомобильного транспорта х. Коржевский являются ул. Краснодарская и ул. Октябрьская, х. Шапарской – ул.Речная т.е. те улицы по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На участке дороги по ул. Краснодарская интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 9055 ед./сутки, на дороге «подъезд к х. Шапарской» 132 ед./сутки.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 100 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Улично-дорожная сеть Коржевского сельского поселения в основном, кроме ул. Краснодарская, не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы, нет в затруднений с парковками. Так как ул. Краснодарская является частью автомобильной дороги федерального значения, на ней наблюдается перегруз автотранспортом, часто, особенно в летний период времени возникают заторы, что приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения

 Помимо химического загрязнения атмосферного воздуха для транспорта характерны и другие виды негативного воздействия на среду обитания человека. Так, большинство выбросов токсических веществ сосредоточиваются на поверхности почвы, где происходит их постепенное депонирование, что ведет к изменению химических и физико-химических свойств субстрата.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Коржевского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах сельского поселения имеет важное значение для поселения.

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время некоторые автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Коржевском сельском поселении составляет 31,6 км, в том числе с твердым покрытием 18,6 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Коржевского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 7% в год).

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

**1.6. Характеристика работы транспортных средств общего**

**пользования, включая анализ пассажиропотока**

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Коржевского сельского поселения отсутствуют.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

**1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

**1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств,**

**оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств**

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Коржевского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т.Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

Грузовые транспортные средства, транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Коржевского сельского поселения.

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств. Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское право применение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Коржевского сельского поселения и формированию условий для его роста.

**1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность**

**и здоровье населения**

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

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

**1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития**

**и размещения транспортной инфраструктуры Коржевского**

**сельского поселения Славянского района**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

 В настоящее время большая часть улиц и дорог хутора Коржевского и хутора Шапарской имеют асфальтовое покрытие, которое требует капитальный ремонт и расширение. Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

 На сегодняшний день выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети:

 - отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СНиП 2.07.01-89\*, неудовлетворительное состояние дорожных одежд на большей части улиц;

 - отсутствие тротуаров на улицах.

 Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

 -капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

 -развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

 Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения Славянского района**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Коржевского сельского поселения Славянского района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Краснодарского края и муниципальных программ муниципального образования Славянский район, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Коржевского сельского поселения Славянского района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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 в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недостато*к* финансирования дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Коржевского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

-риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

 Предоставление и расходование средств дорожного фонда Коржевского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением двадцать седьмой сессии третьего созыва Совета Коржевского сельского поселения от 21.12.2016 года № 3 «О бюджете муниципального образования Коржевское сельское поселение Славянского района на 2017 год»

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Коржевского сельского поселения Славянского района**

**2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного**

**развития поселения**

Площадь проектной территории, предусмотренной под развитие системы культурно-бытового обслуживания, строительство жилых зданий и иных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, определяется в соответствии с прогнозной численностью населения и Нормативами градостроительного проектирования Краснодарского края (Приложение к постановлению Законодательного Собрания Краснодарского края от 24 июня 2009 г. N 1381-П).

Перспективная численность населения территории планирования на период до 2030 года согласно проекту составит 4543 человека. Соответственно, в течение первой очереди и расчетного срока подлежит расселению 393 человека – 131 семья, при условно принимаемом коэффициенте семейности равном 3.

Кроме того, проектные предложения по Коржевскому поселению включают резервирование территорий под вывод жилой застройки, расположенной в пределах установленных санитарно-защитных зон вокруг производственных объектов (22 единицы жилищного фонда, в которых проживает 72 человека).

Норма для предварительного определения потребной селитебной территории принимается с учетом типов применяемых жилых зданий. В зонах жилой застройки основным типом для нового строительства принимался дом усадебного типа со средним размером земельного участка при доме 0,15 га.

Потребность в новой селитебной территории составит:

на период 2010 – 2020 гг. – **11,4 га**;

на период 2020 - 2030 гг. – **21,1га**, в том числе 5 га под вывод жилой застройки за пределы санитарно-защитных зон.

Итого новой селитебной территории к концу расчетного срока потребуется **32,5 га** ( для расселения жителей х. Коржевский).

Потребный резерв селитебной территории за расчетным сроком генерального плана (2030-2045 гг.) определен в количестве **5,4 га**.

**2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения**

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

-уровнем развития общества;

-социальной структурой;

-укладом жизни;

-характером расселения по территории поселения;

-свободным временем и реальными доходами населения;

-культурно-бытовыми потребностями;

-концентрацией мест жительства и мест работы;

-ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Таблица 2.

**Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измере-ния** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | Воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | Водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | Железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 200 | 200 | 220 | 225 | 230 | 242 | 250 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории района поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Коржевского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствие с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 3.

**Параметры уличной сети в пределах сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория сельских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчёт-ная скорость движе-ния км/ч** | **Ширина полосы движе-ния, м** | **Число полос движе-ния** | **Ширина пешеход-ной части тротуара, м** |
| Поселковая дорога | Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети | 60 | 3,5 | 2 | - |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 3,5 | 2 - 3 | 1,5 – 2,25 |
| Улица в жилой застройкеосновная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 3,0 | 2 | 1,0 – 1,5 |
| второстепенная(переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1,0 |
| проезд | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 2,75 – 3,0 | 1 | 0 – 1,0 |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 4,5 | 1 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами сельского поселения и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц– 6 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 5 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Коржевского сельского поселения:

Таблица 4.

**Основные показатели улично-дорожной сети Коржевского сельского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия**  | **Ед.изм.** | **Кол-во** |
| **2017** | **I этап** | **II этап** |
| 1 | Асфальт | км | 14,5 | 17 | 19,6 |
| 2 | Гравий | км | 4,1 | 5,8 | 7,1 |

**2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории Коржевского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 4543 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство».

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 9, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для Коржевского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

 Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Коржевском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и за закупками в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

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

-мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

-обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

-капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

-развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**по видам транспорта**

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального значения.

Проектом генерального плана Коржевского сельского поселения предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

-реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;

 - организация безопасных пешеходных переходов;

 - строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;

 - реконструкция дорожного полотна основных автомобильных дорог общего пользования - ул. Октябрьская, ул. Красная, ул. Зеленая, ул. Пролетарская;

 - модернизация автомобильной дороги "Подъезд к х. Шапарской».

 Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

 Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16 -18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. На расчетный срок площадь таких зон составит 0,8 га. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в северо-западной, юго - восточной частях х. Коржевский вдоль автодороги " г.Темрюк – г. Краснодар - г. Кропоткин – граница Ставропольского края ".

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1.Учет в территориальном планировании сельского поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

2.Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).

3.Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах сельского поселения (весь период).

4.Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

**4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого**

**парковочного пространства**

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Коржевского сельского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1.Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2.Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3.Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

Ширина магистральных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 5,0 – 8,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

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

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой поселения предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);

3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

**4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств**

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

-ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

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

на расчётный срок (2030г.):

-дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Славянского района и Краснодарского края;

-упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

-капитальный ремонт грунтовых автодорог и автодорог с гравийным покрытием.

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой 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 для органов местного самоуправления Славянского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2019 гг;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2030 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2030 гг;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2017-2030 гг;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

**Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития**

**транспортной инфраструктуры**

 Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Славянский район, бюджета Коржевского сельского поселения Славянского района.

 Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 21 200 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год – 850 тыс. рублей;

2018 год – 1 260 тыс.рублей;

2019 год – 1 850 тыс.рублей;

2020 год – 1 540 тыс.рублей;

2021- 2030 годы – 15 700 тыс.рублей. На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

-

| **Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** |
| --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Ста-тус** | **Годы реализа-ции** | **Объем финансирования, тыс.рублей** | **Непосредст-венный результат реализации мероприятия** | **Заказчик программы** |
| **всего** | **в разрезе источников финансирования** |
| **краевой бюджет** | **район-ный бюд-жет** | **местный бюджет** | **внебюд-жетные источ-ники** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения Славянского района** **на 2017-2030 годы** |
| 1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Коржевского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям |
| 1.1 | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Коржевского сельского поселения |
| 1.1.1 | -инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; |  | 2017 | 0,0 |  |  | 0,0 |  | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; | Администра-ция Коржевского сельского поселения |
| 2018 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2019 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2020 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2021-2030 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| **Всего** | **300,0** |  |  | **300,0** |  |  |
| 1.1.2 | -разработка проекта организации дорожного движения; |  | 2017 | 60,0 |  |  | 60,0 |  | -разработка проекта организации дорожного движения; | Администра-ция Коржевского сельского поселения |
| 2018 | 90,0 |  |  | 90,0 |  |
| 2019 | 60,0 |  |  | 60,0 |  |
| 2020 | 60,0 |  |  | 60,0 |  |
| 2021-2030 | 300,0 |  |  | 300,0 |  |
| **Всего** | **570,0** |  |  | **570,0** |  |  |
| 1.1.3 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров |  | 2017 | 0,0 |  |  | 0,0 |  | подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы,строительствотротуара | Администра-ция Коржевского сельского поселения |
| 2018 | 260,0 |  |  | 260,0 |  |
| 2019 | 750,0 |  |  | 750,0  |  |
| 2020 | 400,0 |  |  | 400,0 |  |
| 2021-2030 | 5500,0 |  |  | 5500,0 |  |
| Всего | **6910,0** |  |  | **6910,0** |  |  |  |
| 1.1.4. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2017 | 700,0 |  |  | 700,0 |  | автомобиль-ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | Администра-ция Коржевского сельского поселения |
| 2018 | 700,0 |  |  | 700,0 |  |
| 2019 | 800,0 |  |  | 800,0 |  |
| 2020 | 900,0 |  |  | 900,0 |  |
| 2021-2030 | 8500,0 |  |  | 8500,0 |  |
| **Всего** | **11600,0** |  |  | **11600,0** |  |  |  |
| 1.2 | Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях |
| 1.2.1 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов |  | 2017 | 70,0 |  |  | 70,0 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | Администра-ция Коржевского сельского поселения |
| 2018 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2019 | 90,0 |  |  | 90,0 |  |
| 2020 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2021-2030 | 500,00 |  |  | 500,00 |  |
| **Всего** | **820,0** |  |  | **820,0** |  |  |
| 1.3 | Задача: улучшение транспортного обслуживания населения |
| 1.3.1 | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта |  | 2017 | 20,0 |  |  | 20,0 |  | создание комфортных условий для граждан | Администра-ция Коржевского сельского поселения |
| 2018 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2019 | 100,0 |  |  | 100,0 |  |
| 2020 | 100,0 |  |  | 100,0 |  |
| 2021-2030 | 700,0 |  |  | 700,0 |  |
| **Всего** | **1000,0** |  |  | **1000,0** |  |  |

**Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

-оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

-оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

-оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Коржевского сельского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

2.Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы Коржевского сельского поселения предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Коржевского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Коржевского сельского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения на период 2017 - 2030 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

**Территория Коржевского сельского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения: | км | 7,7 | 17,9 |
|  | х. Коржевский | км | 6,8 | 15,3 |
|  | х. Шапарской | км | 0,9 | 2,6 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 1 | 0 |
| 3 | Автомойка | ед. | 1 | 1 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

-доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения (%);

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 7.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Едини-ца измере-ния** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 1,8 | 1,8 | 2,1 | 2,0 | 17,9 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 66 | 64 | 62 | 60 | 40 |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Коржевского сельского поселения представлены в таблице 8.

Таблица 8.

**Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Наименование показателя**  | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчет-ный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Население** |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 4110 | 4543 |
| **Транспортная инфраструктура** |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 31,6 | 31,6 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 18,6 |   18,6 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 123 | 135 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 3 | 3 |

**Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории**

**Коржевского сельского поселения Славянского района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

-стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

-переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Коржевского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

-экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

-правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

-организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

-регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

Глава Коржевского сельского

поселения Славянского района Л.Н.Трегубова