|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРИЛОЖЕНИЕ  УТВЕРЖДЕНА  постановлением администрации  сельского поселения Кубанец  Тимашевского района  от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_№ \_\_\_\_\_\_\_\_ |

**(ПРОЕКТ)**

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кубанец Тимашевского района на 2018-2030 годы**

**х.Беднягина**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кубанец Тимашевского района на 2018-2030 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование**  **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кубанец Тимашевского района на 2018-2030 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 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  -Генеральный план сельского поселения Кубанец Тимашевского района Краснодарского края;  -Устава сельского поселения Кубанец Тимашевского района |
| **Заказчик программы** | Администрация сельского поселения Кубанец Тимашевского района  Юридический и почтовый адрес: 352733, Краснодарский край, Тимашевский район, хутор Беднягина , ул. Школьная, дом 5 |
| **Разработчик программы** | Администрация сельского поселения Кубанец Тимашевского района  Юридический и почтовый адрес: 352733, Краснодарский край, Тимашевский район, хутор Беднягина , ул. Школьная, дом 5 |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы сельского поселения Кубанец Тимашевского района, 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 сельского поселения Кубанец Тимашевского района;  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 – 34,95 км ;  -доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 00 %;  -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 2018-2030 годы, в 2 этапа:  1 этап – с 2018 по 2020 годы  2 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 2018-2030 годов составляет 22 480,0 руб., в том числе по годам:  2018 год – 1 783,0 тыс.рублей;  2019 год – 1 845,0 тыс.рублей;  2020 год – 1 992,0 тыс.рублей;  2021-2030 годы – 16 860,0 тыс.рублей.  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Тимашевский район, бюджета сельского поселения Кубанец Тимашевского района и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению сельского поселения Кубанец Тимашевского района |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Совет депутатов сельского поселения Кубанец Тимашевского района |
| **Основные исполнители Программы** | -администрация муниципального образования Тимашевский район (в рамках своих полномочий);  -администрация сельского поселения Кубанец Тимашевского 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 сельского поселения Кубанец Тимашевского района в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Сельское поселения Кубанец Тимашевского района является административно-территориальной единицей муниципального образования Тимашевский район и размещается в южно-восточной его части, территорию сельского поселения Кубанец с севера на юг пересекает железная дорога Краснодарского отделения СКЖД, связывающая центр России с Северным Кавказом и Закавказьем. К западу от хутора Беднягин имеется железнодорожная платформу «остановочная платформа 61 км.». Автомобильное сообщение с сельским поселением осуществляется по межмуниципальной дороге «Подъезд к х.Беднягина», которая примыкает к автомагистрали регионального значения «г.Краснодар-г.Ейск».

Площадь поселения – 73,32 км2, что составляет 4,9 % от общей площади территории Тимашевского района. Территория сельского поселения Кубанец находится в долинах рек Кирпили и Кирпильцы. Общая протяженность границ сельского поселения Кубанец составляет 46 км.

Территория поселения на севере граничит с Тимашевским городским поселением, на западе граничит с Дербентским сельским поселением, на востоке с муниципальным образованием Кореновский район, на юге – с Медведовским сельским поселением.

В состав сельского поселения входит один населенный пункт: хутор Беднягина. Административный центр сельского поселения расположен в 18,5 километрах от районного центра – города Тимашевска, в 62 километрах от краевого центра – города Краснодара.

**1.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения Кубанец Тимашевского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения,**

**включая деятельность в сфере транспорта,**

**оценку транспортного спроса**

**Численность населения** **сельского поселения Кубанец Тимашевского района** на 01.01.2009 года составляет 2,5 тыс. человек.

**Экономическая база**. Территории планирования выделяется аграрной направленностью в своем хозяйственном освоении, поэтому в основе ее экономического развития выступают отрасли сельскохозяйственного производства.

На уровне хозяйствующих субъектов аграрная сфера поселения объединяет 3 хозяйственных общества, 11 крестьянских (фермерских) хозяйств и около 1000 личных подсобных хозяйств населения.

Земельный фонд, предоставленный для нужд сельскохозяйственного производства, насчитывает порядка 5,6 тыс. га.

Главным образом специализацию сельского хозяйства составляют выращивание зерновых культур, подсолнечника, в меньшей степени производство картофеля и овощей. Также развиты молочное и мясные направления животноводства.

**Производство основных видов сельскохозяйственной продукции в сельском поселении Кубанец**

Таблица 1.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование, единица измерения | 2007 год  отчет | 2008 год  оценка | 2008г./  2007 г., в % | 2009 год  прогноз | 2009г./  2008 г., в % |
| Зерно (в весе после доработки), тыс.тонн | 5 | 6,6 | 132,0 | 6,5 | 98,5 |
| Соя, тыс. тонн |  |  |  | 0,1 |  |
| Подсолнечник (в весе после доработки), тыс. тонн | 0,9 | 2,1 | 233,3 | 2,3 | 109,5 |
| Картофель - всего, тыс. тонн, | 0,5 | 0,9 | 180,0 | 0,9 | 100,0 |
| в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн | 0,1 | 0,1 | 100,0 | 0,1 | 100,0 |
| Овощи - всего, тыс. тонн | 0,5 | 0,7 | 140,0 | 0,7 | 100,0 |
| в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн | 0,5 | 0,7 | 140,0 | 0,7 | 100,0 |
| Скот и птица (в живом весе)- всего, тыс. тонн | 0,5 | 0,5 | 100,0 | 0,5 | 100,0 |
| в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн | 0,5 | 0,5 | 100,0 | 0,5 | 100,0 |
| Молоко- всего, тыс. тонн | 0,1 | 0,1 | 100,0 | 0,2 | 200,0 |
| в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн | 0,1 | 0,1 | 100,0 | 0,2 | 200,0 |
| Яйца- всего, тыс. штук | 10 | 20 | 200,0 | 20 | 100,0 |
| в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн | 10 | 20 | 200,0 | 20 | 100,0 |

В масштабах Тимашевского района по видам сельскохозяйственной продукции (в натуральном выражении) поселение обеспечивает 2,1% совокупного производства зерна, 1,2 % - сои, 5,7 % - подсолнечника, 4,1 % - картофеля и овощей, 2,7 % - мяса скота и птицы, 0,2 % - молока.

В стоимостном выражении по оценке 2008 года продукция сельского хозяйства по полному кругу хозяйствующих субъектов в сельском поселении составила 54,8 млн. рублей (1,2 % стоимости сельскохозяйственного продукта в целом по району), при этом 42 % ее стоимости обеспечено деятельностью личных подсобных хозяйств населения.

Генеральным планом муниципального образования сельского поселения Кубанец предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

1. Приведение технического уровня существующей межмуниципальной дороги «Подъезд к х.Беднягина» в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
2. По территории поселения планируется строительство участка железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги с обходом Краснодарского узла;
3. С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

При реконструкции улично-дорожной сети поселения необходимо выполнять благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия; «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей.

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

Сельское поселения Кубанец Тимашевского района является административно-территориальной единицей муниципального образования Тимашевский район и размещается в южно-восточной его части, территорию сельского поселения Кубанец с севера на юг пересекает железная дорога Краснодарского отделения СКЖД, связывающая центр России с Северным Кавказом и Закавказьем. К западу от хутора Беднягин имеется железнодорожная платформу «остановочная платформа 61 км.». Автомобильное сообщение с сельским поселением осуществляется по межмуниципальной дороге «Подъезд к х.Беднягина», которая примыкает к автомагистрали регионального значения «г.Краснодар-г.Ейск».

Площадь поселения – 73,32 км2, что составляет 4,9 % от общей площади территории Тимашевского района. Территория сельского поселения Кубанец находится в долинах рек Кирпили и Кирпильцы. Общая протяженность границ сельского поселения Кубанец составляет 46 км.

Территория поселения на севере граничит с Тимашевским городским поселением, на западе граничит с Дербентским сельским поселением, на востоке с муниципальным образованием Кореновский район, на юге – с Медведовским сельским поселением.

В состав сельского поселения входит один населенный пункт: хутор Беднягина. Административный центр сельского поселения расположен в 18,5 километрах от районного центра – города Тимашевска, в 62 километрах от краевого центра – города Краснодара.

Основными планировочными осями существующей и проектируемой территориально-планировочной структуры поселения являются автомобильная дорога межмуниципального значения "подъезд к х.Беднягина" и главные улицы хутора, а также река Кирпильцы.

Генеральным планом муниципального образования сельского поселения Кубанец предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

1. Приведение технического уровня существующей межмуниципальной дороги «Подъезд к х.Беднягина» в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
2. По территории поселения планируется строительство участка железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги с обходом Краснодарского узла;
3. С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

При реконструкции улично-дорожной сети поселения необходимо выполнять благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия; «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей.

**1.4. Характеристика сети дорог сельского поселения Кубанец Тимашевского 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**

Существующая сеть автомобильных дорог сельского поселения Кубанец обеспечивает транспортные связи между населенными пунктами Тимашевского района и производственными предприятиями.

Основной транспортной артерией сельского поселения является автомобильная дорога "Подъезд к х.Беднягина". Дорога проходит в центральной части поселения в направлении "запад-восток" от автомагистрали регионального значения «г.Краснодар-г.Ейск» (4 технической категории). Данная дорога является основной автодорогой общего пользования в границах проектируемой территории и имеет протяженность 5,855 км.

В настоящее время автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и имеют следующие характеристики:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Протяженность, км** | **Техническая категория** | **Привязка** | | **Протяженност, км** | **Мосты** | |
| **начало, км+** | **конец, км+** | **кол-во** | **п.м** |
|
| 8 | Подъезд к х.Беднягина | 5,855 | IV | 0+120 | 2+655 | 5,855 | 0 | 0 |
| 2+685 | 6+005 |
|  | **Итого:** | **5,855** |  | | | | **0** | **0** |

Прочие автодороги, в том числе улицы и дороги в населенных пунктах, иные дороги, проходящие между населенными пунктами, а также подъезды к сельскохозяйственным и производственным предприятиям находятся на балансе муниципального образования.

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети сельского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобиле потока.

**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.

Для улучшения обслуживания населения генеральным планом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно быть выделено не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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 сельского поселения Кубанец 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 сельского поселения Кубанец 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 сельского поселения Кубанец.

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 сельского поселения Кубанец и формированию условий для его роста.

С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

**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.

Наиболее опасными для сельского поселения являются аварии на автотранспорте, перевозящем ЛВЖ (бензин).

Наиболее опасная авария – разлив бензина при разгерметизации автоцистерны (16 м3), наиболее вероятная авария – пролив бензина при повреждении бензобака емкостью 50 литров, сопровождающиеся взрывом и пожаром.

Причинами аварий на автомобильных дорогах являются: высокая интенсивность движения, недостаточность автомобильных развязок, неудовлетворительное состояние отдельных участков дорог, отсутствие знаков дорожного движения на наиболее опасных участках, наличие нерегулируемых железнодорожных переездов. Виды возможных чрезвычайных ситуаций – разлив нефтепродуктов, пожары, взрывы.

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

**и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения Кубанец Тимашевского района**

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети сельского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобиле потока.

Дальнейшее развитие автодорожной сети связано с конкретными производственными потребностями существующих, реконструируемых и проектируемых промышленных и сельскохозяйственных предприятий района, а также с потребностями развития селитебных территорий населенных пунктов.

Генеральным планом муниципального образования сельского поселения Кубанец предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

1. Приведение технического уровня существующей межмуниципальной дороги «Подъезд к х.Беднягина» в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
2. По территории поселения планируется строительство участка железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги с обходом Краснодарского узла;
3. С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

При реконструкции улично-дорожной сети поселения необходимо выполнять благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия; «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, общественные центры обслуживания, выходы на транзитные автодороги краевого уровня.

Существующая планировочная структура территории хутора представлена густой сеткой улиц разной ширины, которая образует в основном прямоугольные кварталы различной площади от 0,9 до 25 га. Направление размещения кварталов обусловлено существующими планировочными ограничениями – реки Кирпильцы, категорированной дороги. Уровень благоустройства хутора низкий, асфальтовое покрытие имеют главная улица Коммунистическая, улица Юбилейная (межмуниципальная дорога 4 категории) и основные улицы: ул. Гаражная, ул. Заречная, ул. Кирпильская.

Главными улицами в направлении с северо-запада на юго-восток являются: ул.Коммунистическая, ул.Российская, ул.Юбилейная, ул.Заречная, с севера на юг – ул.Юбилейная, ул.Окружная, ул.Зеленая.

Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26,0 м, проезжей части – 7,0- 8,0 м.

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

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

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация сельского поселения Кубанец Тимашевского 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.

Недофинансирование 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 не до ремонта.

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 внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования сельского поселения Кубанец 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 сельского поселения Кубанец осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета сельского поселения Кубанец от 18 сентября 2013 года № 173 «О создании муниципального дорожного фонда сельского поселения Кубанец Тимашевского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда сельского поселения Кубанец Тимашевского района».

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

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

**развития поселения**

**Современное состояние.** Численность постоянного населения сельского поселения Кубанец на 01.01.2009 года составляет 2,5 тыс. человек. Удельный вес поселения в общей численности населения сельских муниципальных образований Тимашевского района – 4,7 %, Тимашевского муниципального образования в целом – 2,3 %.

Плотность населения на проектируемой территории составляет 34,0 чел/км2.

Сельское поселение Кубанец входит в состав Тимашевского района и включает в себя 1 населенный пункт: х.Беднягина.

Сельское поселение Кубанец по показателю людности является самой малочисленной среди 10 муниципальных образований Тимашевского района.

По данным Всероссийской переписи, проведенной в 2002 году, на территории поселения проживало 2426 человек. Таким образом, за рассматриваемый ретроспективный период имеет место некоторый рост общей численности населения – 84 человека или 3,5 %, что позволяет характеризовать территорию как демографически устойчивую.

В то же время динамика народонаселения по основным компонентам имеет общерайонные черты и характеризуется проявлением процесса депопуляции в естественном движении населения. Естественная убыль населения носит долговременный и устойчивый характер, несмотря на существенное снижение ее темпов в последние годы.

Миграционный прирост – положительный, по своей величине сопоставим с темпами естественной убыли населения, чем объясняются слабые темпы динамики общей численности населения

*Возрастная структура населения*

Как следствие демографических изменений на протяжении последних десятилетий: сдвигов в характере рождаемости и смертности и их соотношении, наблюдается трансформация возрастной структуры населения в пользу старших возрастов.

**Половозрастная структура населения сельского поселения Кубанец**

Таблица 2.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Единица измерения | Возрастные группы населения | | | | | | | | |
| Младше трудоспособного | | | Трудоспособного | | | Старше трудоспособного | | |
| Оба пола | Мужчины | Женщины | Оба пола | Мужчины | Женщины | Оба пола | Мужчины | Женщины |
| человек | 507 | 261 | 246 | 1383 | 643 | 740 | 620 | 200 | 420 |
| в % от общей численности | 20,2 | 10,4 | 9,8 | 55,1 | 25,6 | 29,5 | 24,7 | 8,0 | 16,7 |

Такого вида структура возрастного состава соответствует регрессивному типу и характеризуется очень высоким уровнем демографической старости населения.

Проектный прогноз выполнен по методике «передвижки возрастов». Суть метода заключается в отслеживании движения отдельных возрастных групп во времени в соответствии с прогнозными параметрами демографических компонентов. В процессе расчета существующее население проектируемой территории распределяется на пятилетние возрастные группы, которые последовательно передвигаются через каждые пять лет в следующий (более старший) возрастной интервал с учетом заданных параметров повозрастных коэффициентов смертности, рождаемости и интенсивности миграции. Преимущества метода заключаются в его комплексности: он позволяет одновременно определить численность и структурный состав населения.

Применительно к будущей демографической динамике применялись сценарии, основанные на тенденциях постепенного увеличения повозрастных коэффициентов рождаемости и вероятностей дожития (особенно в группах трудоспособного возраста). Одновременно предполагалось сохранение положительного миграционного прироста.

**Параметры демографического прогноза**

Таблица 3.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Ед. измерения** | **2010/2014** | **2015/2020** | **2020/2024** | **2025/2030** |
| Коэффициент суммарной рождаемости | ед. | 1,438 | 1,552 | 1,683 | 1,795 |
| Общий коэффициент рождаемости | промилле | 11,3 | 12,3 | 12,4 | 12,2 |
| Средняя ожидаемая продолжительность предстоящей жизни при рождении | лет | 67,2 | 67,8 | 68,4 | 69,1 |
| Общий коэффициент смертности | промилле | 14,6 | 14,2 | 13,6 | 13,2 |
| Миграционный прирост | промилле | 4,0 | 4,4 | 4,4 | 3,2 |

- величины параметров являются среднегодовыми на прогнозируемых интервалах

**Прогнозная оценка численности населения**

Таблица 4.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | население, чел | Первая очередь строительства 2020 год | | | Расчетный срок 2030 год | | |
| население, чел | динамика численности населения | | население, чел | динамика численности населения | |
| 2009 г. | абсолютное изменение, чел. | относительное изменение, % | абсолютное изменение, чел. | относительное изменение, % |
| хутор Беднягина | 2510 | 2550 | 40 | 1,59 | 2610 | 100 | 3,98 |

**Демографическая структура населения**

(по возрастному признаку)

Таблица 5.

| **Единица измерения** | **Половозрастные группы населения** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| от 0 до 7 лет | от 7 до 16 лет | Итого населения моложе трудоспособного возраста | женщины от 16 до 55 лет | мужчины от 16 до 60 лет | Итого трудоспособного населения | женщины старше 55 лет | мужчины старше 60 лет | Итого населения старше трудоспособного возраста |
| **первая очередь строительства (2020 год)** | | | | | | | | | |
| Человек | 215 | 280 | 495 | 727 | 673 | 1 400 | 468 | 187 | 655 |
| *% от общей численности* | *8,44* | *10,98* | *19,42* | *28,51* | *26,39* | *54,90* | *18,35* | *7,33* | *25,68* |
| **расчетный срок (2030 год)** | | | | | | | | | |
| Человек | 219 | 284 | 503 | 810 | 698 | 1 508 | 406 | 193 | 599 |
| *% от общей численности* | *8,40* | *10,88* | *19,28* | *31,03* | *26,74* | *57,77* | *15,56* | *7,39* | *22,95* |

Для целей долгосрочного прогнозирования (на период до 2045 года) численность населения сельского поселения Кубанец принимается на уровне 2690 человек.

**.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 6.

**Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измере-ния** | **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 |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | 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 | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения | | | | | | |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 34,95 | 34,95 | 34,95 | 38,48 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 400 | 425 | 435 | 450 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | 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 |

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

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

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

Территорию сельское поселение Кубанец с севера на юг пересекает железная дорога Краснодарского отделения СКЖД, связывающая центр России с Северным Кавказом и Закавказьем. К западу от хутора Беднягин имеется железнодорожная платформу «остановочная платформа 61 км.».

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры сельского поселения Кубанец, 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**

По территории сельского поселения Кубанец проходит автомобильная дорога межмуниципального значения «Подъезд к х. Беднягина» 4 технической категории, которая примыкает к автомагистрали регионального значения «г. Краснодар-г. Ейск».

В западной части поселения в направлении север – юг проходит участок железной дороги Северо - Кавказской железной дороги.

Согласно информации, предоставленной муниципальным образованием город Тимашевск, по территории сельского поселения Кубанец планируется построить участок железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги со станцией Крымская Северо - Кавказской железной дороги с обходом Краснодарского узла.

Прогноз транспортных потоков и предложения по модернизации и развитию сети дорог Краснодарского края выполнены Северо - Кавказским филиалом ОАО ГИПроДорНИИ в составе градостроительной документации «Схеме территориального планирования Краснодарского края», выполненной в 2007 году.

Расчеты были произведены исходя из прогнозных параметров оптимистического сценария развития экономики, предусматривающего рост объемов производства, грузовых и пассажирских перевозок на автотранспорте, численности автопарка и уровня автомобилизации населения.

Темпы развития сети автомобильных дорог края во многом определяются предстоящими структурными изменениями экономики, инвестиционными возможностями и будут соответствовать реализуемому варианту социально-экономического развития.

Наиболее актуальные проблемы дорожной сети Краснодарского края:

* - приведение технического уровня существующих автомобильных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и роста интенсивности движения;
* отсутствие обходных дорог для вывода транзитного транспорта из ряда городов и станиц.
* отсутствие развязок при пересечении федеральной дороги с дорогами межмуниципального и регионального значения;
* дорожная одежда не соответствует современным нагрузкам и требуется ее усиление.

**Развитие транспортного узла сельского поселения Кубанец** намечается по следующим направлениям:

1. Приведение технического уровня существующей межмуниципальной дороги «Подъезд к х. Беднягина» в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

2.Согласно информации, представленной муниципальным образованием г. Тимашевск, по территории сельского поселения Кубанец планируется построить участок железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги со станцией Крымская Северо - Кавказской железной дороги с обходом Краснодарского узла.

3. С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

Схема предлагаемых проектом решений по модернизации сети внешних автомобильных дорог приведена на чертеже ГП-5.

На чертеже показаны также основные элементы существующей и проектируемой дорожной сети поселения, обозначены дороги, характеризующиеся наиболее интенсивной загрузкой. Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, общественные центры обслуживания, выходы на транзитные автодороги краевого уровня.

Проектируемая транспортная схема хутора является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и разработана с учетом увеличения ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи с другими населенными пунктами района и функциональными зонами, отдельно стоящими объектами на межселенных территориях и автомобильными дорогами общей сети.

В составе улично-дорожной сети хутора выделены улицы и дороги следующих категорий:

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;

- основные и второстепенные улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

- проезды, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах квартала с улицами.

Главными улицами в направлении с северо-запада на юго-восток являются: ул. Коммунистическая, ул. Российская, ул. Юбилейная, ул. Заречная, с севера на юг – ул. Юбилейная, ул. Окружная, ул. Зеленая (см. схему развития транспортной инфраструктуры чертеж ГП-5).

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 26,0 м., проезжей части – 7,0 - 8,0 м.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, а также общественные центры.

При реконструкции улично-дорожной сети хутора необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей в общественных центрах, местах массового отдыха, промышленных зонах и т. д., а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

В существующем общественном центре поселка, а также в центрах новых жилых районов выделяется пешеходно - транспортная категория улиц. К ней относятся: пер. Юбилейный, пер. Красный, ул. Коммунистическая и ул. Южная – главные улицы хутора. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно быть выделено не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

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

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

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 7.

**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 застройке  основная | 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 – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

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

Таблица 8.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия** | **Ед.изм.** | **Кол-во** | | |
| **2018** | **I этап** | **I I этап** |
| 1 | Асфальт | км | 14,65 | 14,65 | 14,65 |
| 2 | Гравий | км | 9,6 | 9,6 | 9,6 |

**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 сельского поселения Кубанец на расчетный срок предполагается проживание 2610 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 5, расчетное количество колонок на АЗС – 1.

**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 сельского поселения Кубанец предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также 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 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 сельского поселения Кубанец 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 и водный 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.

Генеральным планом муниципального образования сельское поселение Кубанец предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

Приведение технического уровня существующей межмуниципальной дороги «Подъезд к х.Беднягина» в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

По территории поселения планируется строительство участка железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги с обходом Краснодарского узла;

С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, общественные центры обслуживания, выходы на транзитные автодороги краевого уровня.

Проектируемая транспортная схема хутора является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и разработана с учетом увеличения ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи с другими населенными пунктами района и функциональными зонами, отдельно стоящими объектами на межселенных территориях и автомобильными дорогами общей сети.

В составе улично-дорожной сети хутора выделены улицы и дороги следующих категорий:

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;

- основные и второстепенные улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

- проезды, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах квартала с улицами.

Главными улицами в направлении с северо-запада на юго-восток являются: ул. Коммунистическая, ул. Российская, ул. Юбилейная, ул. Заречная, с севера на юг – ул. Юбилейная, ул. Окружная, ул. Зеленая.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 26,0 м., проезжей части – 7,0 - 8,0 м.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, а также общественные центры.

При реконструкции улично-дорожной сети хутора необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей в общественных центрах, местах массового отдыха, промышленных зонах и т. д., а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

В существующем общественном центре поселка, а также в центрах новых жилых районов выделяется пешеходно - транспортная категория улиц. К ней относятся: пер. Юбилейный, пер. Красный, ул. Коммунистическая и ул. Южная – главные улицы хутора. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

В центральной части хутора на замыкании ул. Юбилейной и пер. Юбилейного проектом предлагается размещение автопавильона с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта местного сообщения.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно быть выделено не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

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 сельского поселения Кубанец 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).

**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.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

В существующем общественном центре поселка, а также в центрах новых жилых районов выделяется пешеходно - транспортная категория улиц. К ней относятся: пер. Юбилейный, пер. Красный, ул. Коммунистическая и ул. Южная – главные улицы хутора. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

**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.

Развитие транспортного узла сельского поселения Кубанец намечается по следующим направлениям:

1. Приведение технического уровня существующей межмуниципальной дороги «Подъезд к х. Беднягина» в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

2.Согласно информации, представленной муниципальным образованием г. Тимашевск, по территории сельского поселения Кубанец планируется построить участок железной дороги, связывающей станцию Котельниково Приволжской железной дороги со станцией Крымская Северо - Кавказской железной дороги с обходом Краснодарского узла.

3. С целью организации безопасности движения через железную дорогу, необходимо строительство моста или путепровода.

Проектируемая транспортная схема хутора является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и разработана с учетом увеличения ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи с другими населенными пунктами района и функциональными зонами, отдельно стоящими объектами на межселенных территориях и автомобильными дорогами общей сети.

В составе улично-дорожной сети хутора выделены улицы и дороги следующих категорий:

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;

- основные и второстепенные улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

- проезды, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах квартала с улицами.

Главными улицами в направлении с северо-запада на юго-восток являются: ул. Коммунистическая, ул. Российская, ул. Юбилейная, ул. Заречная, с севера на юг – ул. Юбилейная, ул. Окружная, ул. Зеленая (см. схему развития транспортной инфраструктуры чертеж ГП-5).

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 26,0 м., проезжей части – 7,0 - 8,0 м.

При реконструкции улично-дорожной сети хутора необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей в общественных центрах, местах массового отдыха, промышленных зонах и т. д., а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

В существующем общественном центре поселка, а также в центрах новых жилых районов выделяется пешеходно - транспортная категория улиц. К ней относятся: пер. Юбилейный, пер. Красный, ул. Коммунистическая и ул. Южная – главные улицы хутора. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках должно быть выделено не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

-расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

-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 Тимашевского района и Краснодарского края;

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

-строительство новых главных и основных автодорог.

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 Тимашевского 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 – 2018-2020 гг;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2018-2030 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2018-2030 гг;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2018-2030 гг;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2019-2030 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 Тимашевский район, бюджета сельского поселения Кубанец Тимашевского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2030 годов составляет 22 480,0 руб., в том числе по годам:

2018 год – 1 783,0 тыс.рублей;

2019 год – 1 845,0 тыс.рублей;

2020 год – 1 992,0 тыс.рублей;

2021-2030 годы – 16 860,0 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 сельского поселения Кубанец Тимашевского района**  **на 2018-2030 годы** | | | | | | | | | |
| 1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы сельского поселения Кубанец Тимашевского района, 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 **сельского поселения Кубанец** | | | | | | | | | |
| 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; |  | 2018 | 50,0 |  |  | 50,0 |  | 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 сельского поселения Кубанец |
| 2019 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2020 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2021-2030 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| **Всего** | **350,0** |  |  | **350,0** |  |  |
| 1.1.2 | -разработка проекта организации дорожного движения; |  | 2018 | 50,0 |  |  | 50,0 |  | -разработка проекта организации дорожного движения; | Администра-ция сельского поселения Кубанец Тимашевского района |
| 2019 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2020 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2021-2030 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| **Всего** | **350,0** |  |  | **350,0** |  |  |
| 1.1.3 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров |  | 2018 |  |  |  |  |  | подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы,  строительство тротуара | Администра-ция сельского поселения Кубанец Тимашевского района |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 | 250,0 |  |  | 200,0 | 50,0 |
| 2021-2030 | 10000,0 |  |  | 10000,0 |  |
| Всего | **10250,0** |  |  | **10200,0** | **50,0** |  |  |
| 1.1.4. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2018 | 1783,0 |  |  | 1783,0 |  | автомобиль-ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | Администра-ция сельского поселения Кубанец |
| 2019 | 1845,0 |  |  | 1845,0 |  |
| 2020 | 1992,0 |  |  | 1992,0 |  |
| 2021-2030 | 16860,0 |  |  | 16860,0 |  |
| **Всего** | 16860,0 |  |  | 16860,0 |  |  |  |
| 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 |  | 2018 | 50,0 |  |  | 50,0 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | Администра-ция сельского поселения Кубанец |
| 2019 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2020 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2021-2030 | 300,00 |  |  | 300,00 |  |
| **Всего** | **450,0** |  |  | **450,0** |  |  |
| 1.3 | Задача: улучшение транспортного обслуживания населения | | | | | | | | | |
| 1.3.1 | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта |  | 2018 |  |  |  |  |  | создание комфортных условий для граждан | Администра-ция сельского поселения Кубанец |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2030 |  |  |  |  |  |
| **Всего** |  |  |  |  |  |  |

**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 сельского поселения Кубанец 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 сельского поселения Кубанец 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 сельского поселения Кубанец по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы сельского поселения Кубанец.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кубанец на период 2018-2030 годов приведены в таблице 6.

Таблица 9.

**Территория сельского поселения Кубанец**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** | |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 0,5 | 3,0 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 0 | 1 |
| 3 | Автомойка | ед. | 0 | 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 10.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Едини-ца измере-ния** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 1,5 | 1,8 | 2,0 | 10,0 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | - | - | - | - |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

Таблица 11.

**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. | 2510 | 2610 |
| **Транспортная инфраструктура** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 34,95 | 38,48 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 14,65 | 14,65 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 400 | 450 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 0 | 1 |

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

**сельского поселения Кубанец Тимашевского 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 сельского поселения Кубанец; 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 сельского поселения Кубанец

Тимашевского района Н.А. Дема