ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА
решением Совета Западного сельского
поселения Ленинградского района
от 02.10.2017 года № 29

ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения Ленинградского района на 2018-2027 годы

ПАСПОРТ

комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения Ленинградского района на 2018-2027 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения Ленинградского района на 2018-2027 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 Западного сельского поселения Ленинградского района краснодарского края; -Устава Западного сельского поселения Ленинградского района
Заказчик программы	Администрация Западного сельского поселения Ленинградского района Юридический и почтовый адрес: 353769 Краснодарский край, Ленинградский район, хутор Западный, ул. Светлая, дом 155-А
Разработчик программы	Администрация Западного сельского поселения Ленинградского района Юридический и почтовый адрес: 353769 Краснодарский край, Ленинградский район, хутор Западный, ул. Светлая, дом 155-А
Цель программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Западного 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 Западного 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 – 6,76 км ; -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 2018-2027 годы, в 2 этапа: 1 этап – с 2018 по 2023 годы 2 этап – с 2024 по 2027 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 2018-2027 годов составляет 17 862 640 руб., в том числе по годам: 2018 год – 713,64 тыс. рублей; 2019 год – 2394 тыс. рублей; 2020 год – 300 тыс. рублей; 2021 год – 6200 тыс. рублей; 2022 год – 1 335 тыс. рублей;

	2023-2027 годы – 6 920 тыс. рублей. На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.
Ожидаемые результаты реализации Программы	Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Западного сельского поселения Ленинградского района
Система контроля за исполнением Программы	Совет депутатов Западного сельского поселения Ленинградского района.
Основные исполнители Программы	-администрация муниципального образования Ленинградский район (в рамках своих полномочий); -администрация Западного сельского поселения Ленинградского 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 Западного сельского поселения Ленинградского района в структуре пространственной организации Краснодарского края

Общая площадь Западного сельского поселения составляет 11397 га.
Численность населения по данным на 01.01.2017 года составила 1242 человека.
В состав поселения входят два населенных пункта: х. Западный, х. Ромашки.

Наличие земельных ресурсов Западного сельского поселения Ленинградского района

Таблица 1

Категории земель	Общая площадь
Земли сельхозназначения	10228,84
Земли поселений	348,06
Земли промышленности	340,76
Земли лесного фонда	0
Земли водного фонда	436,7

Из приведенной таблицы видно, что сельскохозяйственные угодья занимают 90 %. Земли сельскохозяйственного назначения являются экономической основой поселения.

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ДЕЛЕНИЕ

Западное сельское поселение включает в себя 2 населенных пункта, с административным центром в х. Западный.

Таблица 2

Наименование поселения, с указанием административного центра	Наименование населенных пунктов, входящих в состав поселения	Численность населения населенного пункта, чел.	Расстояние от населенного пункта до административного центра, км	Расстояние от населенного пункта до районного центра, км
Западного сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края, административный центр – х. Западный	х.Западный х.Ромашки	1035 207	- 10	6 16

1.2. Социально-экономическая характеристика Западного сельского поселения Ленинградского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Демографическая ситуация в сельском поселении характеризуется следующим образом: на 1 июля 2016 года численность постоянно проживающих в сельском поселении граждан составляла 1242 человека, прибыло 21 человек, убыло 8 человек, родилось 18 детей и умерло 13 человек, на конец года численность составила 1255 человек. Из общей численности населения:

- дети – 305 человек,
- трудоспособное население – 716 человек,
- пенсионеры и инвалиды – 234 человека.

На территории сельского поселения проживает 17 семей, имеющих статус многодетная.

Данные о возрастной структуре населения на 01. 07. 2017 г.

Таблица 3

Наименование населенного пункта	Число жителей, чел.	Детей от 0 до 6 лет	Детей от 7 до 18 лет	Население трудоспособного возраста	Население пенсионного возраста

Западный	1035	75	178	598	**198**
Ромашки	207	18	34	118	**36**

Демографическая ситуация в Западного сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края в 2017 году заметно улучшилась, число родившихся (18 детей) не превышает число умерших (13 человек). Общая площадь Западного сельского поселения составляет 11397 га. Численность населения по данным на 01.01.2017 года составила 1242 человека. В состав поселения входят два населенных пункта: х. Западный, х. Ромашки.

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

Увеличение категории трудоспособного 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 Западном сельском поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства регионов.

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 Ленинградского района, с учетом стратегических направлений, инвестиционных проектов и предложений Западного сельского поселения.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в Западном сельском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг обеспечивает полноценное удовлетворение потребностей населения.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Западного сельского поселения утвержден Решением Совета Западного сельского поселения Ленинградского района № 12 от 29.04.2011 года, генеральный план Западного

сельского поселения применительно к территории населенного пункта хутора Западного Ленинградского района утвержден Решением Совета Западного сельского поселения Ленинградского района № 11 от 29.04.2011 года.

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

- постановлением администрации Западного сельского поселения от 29.06.2011 года № 61 утвержден план реализации генерального плана Западного сельского поселения Ленинградского района, постановлением администрации Западного сельского поселения от 29.06.2011 года № 62 утвержден план реализации генерального плана Западного сельского поселения применительно к территории населенного пункта хутора Западного;

-решением Совета Западного сельского поселения Ленинградского района от 6 ноября 2013 года № 158 утверждены правила землепользования и застройки Западного сельского поселения Ленинградского района. Согласно правил землепользования и застройки поселения установлены градостроительные регламенты;

-решением Совета Западного сельского поселения Ленинградского района от 27 декабря 2016 года № 173 утверждена программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования Западное сельское поселение Ленинградского района.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Западного 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 местного значения Западного сельского поселения составляет 9,02 км.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2027 году увеличится.

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения 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 Западного сельского поселения является составляющей инфраструктуры Ленинградского района Краснодарского края.

Внешние транспортно-экономические связи Западного 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 Западного сельского поселения Ленинградского 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 улица Светлая хутора Западного, которая является частью автомобильной дороги регионального значения.

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Западного сельского поселения сведены в таблице 4.

Таблица 4.

Показатели существующей улично-дорожной сети Западного сельского поселения Ленинградского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги		% износа	Протяженность, км
1.	03 232 820 ОП МП-01	х. Западный ул. Светлая, 29-39	грунт.	80	0,20
2.	03 232 820 ОП МП-02	х. Западный ул. Светлая, 1А-25	гравий	30	0,50
3.	03 232 820 ОП МП-03	х. Западный ул. Речная, 5 – подъезд к х. Западному	асфальт	20	1,96
4.	03 232 820 ОП МП-04	х. Западный ул. Светлая, 1А – кладбище	грунт.	50	0,17
5.	03 232 820 ОП МП-05	х. Западный ул. Светлая, 48 – кладбище (уч.1, сек.10, конт.7)	гравий	50	0,32
6.	03 232 820 ОП МП-06	х. Западный ул. Светлая, 99-101	гравий	30	0,10
7.	03 232 820 ОП МП-07	х. Западный ул. Светлая, 101-131	грунт.	70	0,30
8.	03 232 820 ОП МП-08	х. Западный ул. Светлая, 177-163	гравий	50	0,20
9.	03 232 820 ОП МП-09	х. Ромашки ул. Заречная, 4 – ул. Хлеборобов, до центр остановки	грунт	50	1,60
10.	03 232 820 ОП МП-10	х. Ромашки ул. Хлеборобов, 71-99	гравий	50	0,43
11.	03 232 820 ОП МП-11	х. Ромашки ул. Заречная, 24-32	гравий	50	0,30
12.	03 232 820 ОП МП-12	х. Ромашки ул. Торговая, 2-16	гравий	50	0,34
13.	03 232 820 ОП МП-13	х. Ромашки ул. Весенняя, 1-45	гравий	50	1,10
14.	03 232 820 ОП МП-14	х. Ромашки ул. Заречная, 28 - кладбище	грунт	50	0,45
15.	03 232 820 ОП МП-15	х. Западный ул. Светлая, 131Б – 161А	гравий	50	0,35
16.	03 232 820 ОП МП-16	связывающая улицу Светлую и улицу Речную хутора Западного	асфальт	90	0,70
Общая протяженность дорог общего пользования местного значения					9,02

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 Западного сельского поселения относятся к категориям обычные автомобильные дороги (не скоростная автомобильная дорога).

Основными улица движения автомобильного транспорта станицы хутора Западного являются ул. Светлая и ул. Речная, хутора Ромашки - улица Хлеборобов, т.е. те улицы, по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 100 до 200 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 Западного сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы, нет в затруднений с парковками, что не 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 Западного 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 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 Западном сельском поселении составляет 9,02 км, в том числе с твердым покрытием 2,96 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Западного 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.

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 Западного сельского поселения отсутствуют. Полномочия по организации пассажирских перевозок

возложены на администрацию муниципального образования Ленинградский район.

Средние показатели пассажиропотока представлены в таблице 5.

Таблица 5

№ п/п	Время рейса	Пункт посадки	Количество пассажиров	Из них:		
				до х. Западный	до х. Ромашки	до ст. Ленинградская
1	05-50 часов	ст. Ленинградская	2	1	1	-
		х. Ромашки	0	0	0	-
		х. Западный	12	-	-	12
Итого:			**14**			
2	13-20 часов	ст. Ленинградская	4	3	1	-
		х. Ромашки	1	-	-	1
		х. Западный	7	-	-	7
Итого:			**12**			
3	17-20 часов	ст. Ленинградская	8	7	1	-
		х. Ромашки	3	1	-	2
		х. Западный	1	-	-	1
Итого:			**12**			

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 Западного 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 Западного 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 Западного 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 Западного сельского поселения Ленинградского района

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Западного 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.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Западного сельского поселения Ленинградского района

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

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Западного сельского поселения Ленинградского 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 Западного 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 Западного 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 Совета Западного сельского поселения от 28 декабря 2013 года № 50 «О создании муниципального дорожного фонда Западного сельского поселения Ленинградского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Западного сельского поселения Ленинградского района».

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Жилищное строительство в рамках реализации генерального плана хутора Западного предусматривается осуществить в существующих и проектируемых жилых кварталах в административных границах населенного пункта.

Строительство нового жилого фонда обеспечит возможность ускоренного социально-экономического развития, даст толчок для развития производственного комплекса и сферы обслуживания, позволит существенно улучшить показатель обеспеченности населения общей площадью на человека.

В проектируемых кварталах проектом предусмотрено расселение следующих категорий населения:

- прирастающее население;

- население, проживающее в санитарно-защитных зонах производственных предприятий.

Жилая застройка, попадающая в санитарно-защитную зону от предприятий, генеральным планом предлагается к постепенному выносу по мере износа жилых домов и размещение в жилых зонах более экологически благоприятных для проживания.

В результате комплексного анализа территориальных резервов определены направленность и объемы жилищного строительства на перспективу:

- снос жилой застройки по мере амортизации, расположенной в санитарно-защитной зоне производственных предприятий (0,67 тыс. м^2 или 3,2 % от общей площади жилищного фонда);

- формирование новой жилой застройки усадебного типа в проектируемых кварталах населенного пункта;

- улучшение жилищных условий существующего населения предполагается обеспечить путем реконструкции, предусматривающей различные варианты включающие уширение корпусов зданий, достройку дополнительных секций, надстройку новых этажей и мансард. При реализации данных мероприятий конструктивно дом увеличивает жилую площадь.

Так же при определении объемов нового жилищного строительства учтены целевые показатели разработанной стратегии массового строительства жилья, согласно которой к 2025 году ежегодный ввод жилья на душу населения должен составить 1 м^2.

Расчеты объемов жилищного строительства по хутору Западному приводятся в таблице .

Примерные объемы жилищного строительства и средней обеспеченности жилыми помещениями на одного человека на проектные этапы генерального плана

Таблица6

№ п/п	Показатели	измеренияЕдиница	(01.01.2009 г.)Исх. год	(2020 г.)I очередь	в т.ч. 1 очередь(2030 г.),Расчетный срок
1	Жилой фонд	тыс. $м^2$	20,7	30,22	43,5
2	Население	чел.	925	975	1105
3	Жилищная обеспеченность	$м^2$/чел	22,4	31,0	39,4
4	Убыль жилого фонда	тыс. $м^2$	-	-	0,67
5	Сохраняемый существующий жилищный фонд	тыс. $м^2$	-	-	20,03
6	Новое строительство	тыс. $м^2$	-	9,52	23,47
7	Среднегодовой объем строительства	тыс. $м^2$	-	0,95	1,17

В соответствии с прогнозным расчетом общий объем жилищного фонда с учетом существующего сохраняемого жилищного фонда к расчетному сроку генерального плана увеличится до 43,5 тыс. $м^2$. Объем нового жилищного строительства за весь прогнозный период может составить порядка 23,47 тыс. $м^2$ (в том числе на 1 очередь строительства – 9,52 тыс. $м^2$), что позволит повысить среднюю жилищную обеспеченность до 39,4 $м^2$/чел.

Улучшение жилищных условий граждан возможно за счет увеличения предложений на рынке жилья, создания большого предложения строительных площадок, снижения бюрократических процедур при оформлении земельных участков, разработки альтернативных видов строительства, содействия интенсификации индивидуального строительства. Обеспечение платежеспособности населения возможно путем развития инструментов кредитования в первую очередь на индивидуальное строительство, содействия росту доходов граждан через реконструкцию экономики и снижения себестоимости строительства путем применения ресурсосберегающих технологий и сокращения сроков строительства, развитие альтернативных ипотеке механизмов приобретения жилья.

Существующая застройка подлежит реконструкции согласно действующим нормам и современным требованиям по оснащению ее инженерным оборудованием.

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 7.

Прогноз транспортного спроса сельского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измере-ния	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 - 2027
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	9,02	9,02	9,02	9,02	9,02	9,02	9,02
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 Западного 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.

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 8.

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.

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 Западного сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 1420 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89* 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.

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 Западного сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. 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 (O3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Западном 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 Западного 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 ликвидацию грунтовых разрывов и реконструкцию 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 Западного сельского поселения предусмотрена реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц.

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 Западного сельского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Программой поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных 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. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной 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 (2024г.):

-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 (2027г.):

-дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Ленинградского 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

Ленинградского 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 – 2017 гг;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2018-2027 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2018-2027 гг;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2018-2027 гг;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2024-2027 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 Ленинградский район, бюджета Западного сельского поселения Ленинградского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2027 годов составляет 17 862 640 руб., в том числе по годам:

2018 год – 713,64 тыс. рублей;

2019 год – 2394 тыс. рублей;

2020 год – 300 тыс.рублей;

2021 год – 6200 тыс.рублей;

2022 год – 1 335 тыс.рублей;

2023-2027 годы – 6 920 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 9

№ п/п	Наименование мероприятия	Вид покрытия	Длина участка, п.м.	Год реализации	объем финансирования, тыс. рублей			
					всего	краевой бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники
1.	Ремонт дорожного полотна по ул. Речной х. Западного	асфальт	400	2018	713,64	--	513,64	200
2.	Ремонт дорожного полотна а/д связывающей ул. Речную и ул. Светлую х. Западного	асфальт	700	2019	2394	1915	479	--
3.	Капитальный ремонт покрытия перед магазином по ул. Светлой х. Западного	асфальт	50	2020	300	240	60	--
4.	Строительство тротуара по ул. Светлой в х. Западном	асфальт	2000	2021	6200	4960	1240	--
5.	Ремонт дорожного полотна по ул. Светлой х. Западного от № 99 до № 131 Строительство тротуара по ул. Речной в х. Западном	гравий асфальт	400 250	2022	560 775	448 620	112 155	--
6.	Ремонт дорожного полотна по ул. Светлой х. Западного от № 1А до № 25, от № 1А до кладбища	гравий	670	2023	938	750	188	--
7.	Ремонт дорожного полотна по ул. Светлой х. Западного от № 48 до кладбища	гравий	320	2024	448	358	90	--
8.	Ремонт дорожного полотна по ул. Весенней и ул. Заречной до кладбища хутора Ромашки	Гравий	1850	2025	2590	2072	518	--
9.	Ремонт дорожного полотна по ул. Торговой хутора Ромашки	Гравий	340	2026	476	381	95	--
10.	Ремонт дорожного полотна по ул. Хлеборобов хутора Ромашки, дороги через балку между ул. Хлеборобов и ул. Заречной	Асфальт гравий	400 300	2027	2468	1974	494	--
11.	Итого		7680		17862,64	13718	3944,64	200

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 (Е 95%);

удовлетворительный (Е 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 Западного 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 Западного 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 Западного сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Западного сельского поселения.

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.

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

Таблица 10.

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.	1242	1420
Транспортная инфраструктура				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	-	-
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	9,02	9,02
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	4,5	4,5
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	123	125
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	0	0

Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Западного сельского поселения Ленинградского 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 Западного 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 Западного
сельского поселения Т.Л. Шевченко