УТВЕРЖДЕНА

решением Совета Копанского

сельского поселения

Ейского района

от 29.08.2017 года № 127

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Копанского сельского поселения Ейского района на 2017-2030 годы**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Копанского сельского поселения Ейского района на 2017-2030 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование**  **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Копанского сельского поселения Ейского района на 2017-2030 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | -Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  -Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;   -Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  -Генеральный план Копанского сельского поселения Ейского района Краснодарского края;  -Устав Копанского сельского поселения Ейского района |
| **Заказчик программы** | Администрация Копанского сельского поселения Ейского района  Юридический и почтовый адрес: 353675, Краснодарский край, Ейский район, станица Копанская, ул. Мешкова, дом 28 |
| **Разработчик программы** | Администрация Копанского сельского поселения Ейского района  Юридический и почтовый адрес: 353675, Краснодарский край, Ейский район, станица Копанская, ул. Мешкова, дом 28 |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Копанского 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 Копанского 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 регионального значения– 18 км;  -доля протяженности автомобильных дорого общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения - 35 %;  - доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа:  1 этап – с 2017 по 2021 годы  2 этап – с 2022 по 2030 годы |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | - выполнить реконструкцию существующих объектов транспорт инфраструктуры;  - проектирование нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от автодороги Ейск-Ясенская- Новоминская;  - провести работы по поэтапному усовершенствованию дорожного полотна на грунтовых дорогах;  -капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них;  -размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;  -оборудование остановочных площадок;  -создание инфраструктуры автосервиса |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 27 512,225. руб., в том числе по годам:  2017 год –9 525,0 тыс. рублей;  2018 год –2 116,325тыс. рублей;  2019 год –2 116,325тыс.рублей;  2020 год –2 116,325 тыс.рублей;  2021 год –2 116,325 тыс.рублей;  2022-2030 годы –9521,925тыс.рублей.  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета Копанского сельского поселения Ейского района и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Копанского сельского поселения Ейского района |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Совет депутатов Копанского сельского поселения Ейского района. |
| **Основные исполнители Программы** | -администрация Копанского сельского поселения Ейского 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 Копанского сельского поселения Ейского района в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Копанское сельского поселение находится в юго-западной части Ейского района, граничит на севере со Щербиновским и на востоке с Каневским районами Краснодарского края. На юго-западе граница поселения проходит по восточному берегу озера Ханское, а на северо-западе граничит с Ясенским и с Ейским сельскими поселениями по долине р. Ясени.

Границы Копанского сельского поселения нанесены по приложению № 12 к Постановлению Законодательного Собрания Краснодарского края от 29.11.2006 № 2647-п. Площадь поселения составляет 28712,5 га.

В центре поселения расположен населенный пункт - станица Копанская.

Расстояние от станицы Копанской до районного центра города Ейска около 55 км, до краевого центра города Краснодара около 200 км. С городом Ейском станицу связывает автодорога регионального значения.

Границы станицы Копанской нанесены по приложению №54 к постановлению Законодательного Собрания Краснодарского края «Об установлении границ административно – территориальных единиц Ейского района Краснодарского края» от 29.11.2006г. № 2647-п.

**1.2. Социально-экономическая характеристика Копанского сельского поселения Ейского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения,**

**включая деятельность в сфере транспорта,**

**оценку транспортного спроса**

Станица Копанская основана  13 июня 1873 года. Согласно Положению Военного Совета жители Екатеринодарского уезда переселились на Копанскую балку. Копанское сельское поселение входит в состав Ейского района и включает в себя 1 населенный пункт: станица Копанская.

Население станицы по данным на 01.01.2017 г. составляет 3812 человек.

Динамика численности населения характеризуется превышением уровня смертности над уровнем рождаемости примерно в 2,4 раза, что характерно для всего Ейского района, а также регрессивным типом возрастной структуры населения с относительной низкой долей населения молодого возраста (результат снижения рождаемости за последние 20 лет) и относительно высокой долей населения старшего возраста. Так по данным на 01.01.2017 г., число людей пенсионного возраста в станице Копанской составляло 1320 человек, т.е. 34,6% всего ее населения.

Средний коэффициент естественной убыли в период с 01.01.2012 г. по 01.01.2017 г. составил -9,0 на 1000 жителей.

Численность постоянного населения сельского поселения - 3700 человек.

Возрастная структура населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | возраст | Численность чел | % |
| 1. | От 0 – 14 лет | 530 | 14,3 |
| 2. | От 15 – 19 лет | 210 | 5,7 |
| 3. | От 20 – 29 лет | 287 | 7,8 |
| 4. | От 30 – 39 лет | 308 | 8,3 |
| 5. | От 40 – 49 лет | 780 | 21,1 |
| 6, | От 50 – 59 лет | 690 | 18,6 |
| 7. | От 60 и старше | 895 | 24,2 |
| Итого : 3700 | | | 100 |

Распределение населения по отраслям экономики на 01.01.2017г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | наименование | Численность чел | % |
| 1. | бюджетная сфера | 218 | 5,9 |
| 2. | промышленность | - | - |
| 3. | агропромышленный комплекс и переработка  с\х продукции \ из них фермеров | 720\4 | 19,5\0,1 |
| 4. | транспорт и связь | 11 | 0,3 |
| 5. | торговля и сфера обслуживания | 54 | 1,5 |
| 6. | другие отрасли | 86 | 2,3 |
| 7. | индивидуальные предприниматели | 55 | 1,5 |

Численность безработных на 01.01.2017 составила 28 человек.

Число людей пенсионного возраста на 01.01.2017 г. составило 1320 чел, т.е. примерно около 34,6% относительно постоянного населения. Доля трудоспособного населения 51,2%.

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

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.

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

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

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Копанского сельского поселения Ейского района утвержден решением Совета муниципального образования Ейский район от 29 октября 2014 года № 261, согласно которому установлены и утверждены:

-территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

-функциональное зонирование территории поселения;

-границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства муниципального уровня.

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

-решением Совета муниципального образования Ейский район от 31 марта 2017 года № 525 утверждены правила землепользования и застройки Копанского сельского поселения Ейского района. Согласно правил землепользования и застройки поселения установлены градостроительные регламенты;

-решением Совета Копанского сельского поселения Ейского района от 26декабря 2014 года № 24 утверждена программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования Копанское сельское поселение Ейского района на период 20 лет (до 2032 года);

-для осуществления строительства на территории поселения муниципальным образованием подготавливаются и утверждаются градостроительные планы земельных участков.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Копанского 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 Копанского сельского поселения составляет: местного значения 47,831 км.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится на 12 процентов.

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

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

По территории поселения проходит автодорога регионального значения общего пользования Ейск-Ясенская-Новоминская, связывающая поселение с железнодорожным узлом, аэропортом и морским портом, находящимися в районном центре – городе Ейске, на расстоянии 55 км, а также с краевым центром - городом Краснодаром, находящимся на расстоянии 200км.

Интенсивность движения по данной дороге составляет 1500 авт./сутки.

Кроме того, территория покрыта густой сетью полевых дорог.

Основной проблемой дорожной сети является высокий процент износа. В населенном пункте большая часть существующих автодорог с грунтовым покрытием, отсутствуют объекты обслуживания автотранспорта и придорожного сервиса.

Автобусные маршруты связывают станицу Копанскую с краевым центром, с районным центром.

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 Копанского сельского поселения Ейского 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.

Основными улицами, по которым осуществляется движение транспортных потоков, являются улицы Калинина, Ленина и улица Верхняя, которая является частью автомобильной дороги краевого значения.

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

Таблица 1.

**Показатели существующей улично-дорожной сети Копанского сельского поселения Ейского района**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улицы | Протяженность км | % износа | материал покрытия |
| 1 | ул. Комсомольская | 1 | 50 | грунт |
| 2 | Ул. Мира | 1 | 30 | грунт |
| 3 | Ул. Октябрьская | 1,2 | 30 | грунт |
| 4 | Ул. Первомайская | 1,2 | 50 | грунт |
| 5 | Ул. Пролетарская | 1,2 | 50 | грунт |
| 6 | Ул. Гаврилец | 1,2 | 50 | грунт |
| 7 | Ул. Красноармейская | 1,2 | 50 | грунт |
| 8 | Ул. 40 лет Победы | 0,9 | 30 | асфальт |
| 9 | Ул. 40 лет Октября | 0,3 | 30 | гравий |
| 10 | Ул. Тельмана | 1,2 | 50 | грунт |
| 11 | Ул. Гагарина | 1,5 | 30 | асфальт |
| 12 | Пер. Пионерский | 0,2 | 50 | асфальт |
| 13 | Ул. Мешкова | 1,2 | 50 | асфальт |
| 14 | Ул. Ленина | 1,2 | 30 | асфальт |
| 15 | Ул. Ветеранов | 1,2 | 30 | грунт |
| 16 | Ул. Чайкиной | 0,515 | 50 | грунт |
| 17 | Ул. Чайкиной | 0,685 | 50 | ГПС |
| 18 | Ул. Чкалова | 1,2 | 20 | грунт |
| 19 | Ул. Садовая | 1,2 | 50 | грунт |
| 20 | Ул. Смирнова | 1,2 | 50 | грунт |
| 21 | Ул. Кошевого | 1,0 | 40 | асфальт |
| 22 | Ул. Кошевого | 0,2 | 50 | грунт |
| 23 | Пер. Хрюкина | 0,9 | 50 | грунт |
| 24 | Ул. Матросова | 1,2 | 50 | грунт |
| 25 | Ул. Гризодубовой | 1,0 | 30 | грунт |
| 26 | Ул. Осипенко | 1,0 | 50 | грунт |
| 27 | Ул. Верхняя | 3,0 | 50 | асфальт |
| 28 | Ул. Пушкина | 2,326 | 50 | грунт |
| 29 | Ул. Пушкина | 0,474 | 20 | ГПС |
| 30 | Ул. Садовая | 1,765 | 50 | гравийное |
| 31 | Ул. Садовая | 0,2 | 50 | грунт |
| 32 | Ул. Садовая | 0,4 | 50 | асфальтобетон |
| 33 | Ул. Победы | 0,366 | 30 | асфальтобетон |
| 34 | Ул. Победы | 1,2 | 50 | гравий |
| 35 | Ул. Победы | 1,3 | 50 | грунт |
| 36 | Ул. Калинина | 2,150 | 50 | асфальтобетон |
| 37 | Ул. Калинина | 0,350 | 20 | гравий |
| 38 | Ул. Набережная | 2,8 | 50 | грунт |
| 39 | Объездная | 3,0 | 50 | асфальт |
|  | **Итого:** | **47,831** |  | **0** |

Согласно Постановлению 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 Копанского сельского поселения относятся к категориям обычные автомобильные дороги (не скоростная автомобильная дорога).

Основными улицами движения автомобильного транспорта станицы Копанской являются улицы Калинина, Ленина, О. Кошевого и улица Верхняя, 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 500 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 Копанского сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы, нет 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 поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Копанского 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 Копанском сельском поселении составляет 47,831 км, в том числе с твердым покрытием 19,016 км.

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

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

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

**1.6. Характеристика работы транспортных средств общего**

**пользования, включая анализ пассажиропотока**

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Копанского сельского поселения отсутствуют.

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

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

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

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

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

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Копанского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 тонн , а также от 2 до 8 тонн . Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятия коммунальных служб осуществляют сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период производится расчистка 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 Копанского 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 Копанского 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 Копанского**

**сельского поселения Ейского района**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Копанского 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:

- выполнить реконструкцию существующих объектов транспортной инфраструктуры;

- проектирование нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от автодороги Ейск-Ясенская-Новоминская;

- провести работы по поэтапному усовершенствованию дорожного полотна на грунтовых дорогах;

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 Копанского сельского поселения Ейского района**

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

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Копанского сельского поселения Ейского 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 недоремонта.

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Копанского 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 Копанского 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 Копанского сельского поселения от 24 октября 2013 года № 154 «О создании муниципального дорожного фонда Копанского сельского поселения Ейского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Копанского сельского поселения Ейского района».

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

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

**развития поселения**

В СТП Ейского района станица Копанская не рассматривается в качестве «точки роста», т.е. в ней не планируется строительство предприятий и проведение мероприятий районного значения.

Прогнозируемая численность постоянного населения Копанского сельского поселения к 2020 год предположительно составит 4000 человек; к 2030 году - 4400 человек.

Прирост населения к расчетному сроку составит 15 %.

Этот прогноз обуславливается мерами принятыми Правительством РФ по стимулированию рождаемости в стране, а также предложениями СТП Ейского района по развитию деятельности предприятия ОАО «Родина» и предложениями генерального плана Копанского сельского поселения по экономическому развитию поселения.

Прогноз численности временного населения организованного типа основывается на предложении организации курортного комплекса.

В настоящее время объем жилого фонда составляет 84,95 т. м2 , в том числе 1,54 т.м2 жилья с износом от 70% и выше, 6,8 т.м2 жилья с износом от 30% до 70%.

Обеспеченность жилой площадью составляет 22,2 м2/чел.

В санитарно – защитную зону попадает 337 домов, из которых 158 подлежат на выморачивание . Их перенос в благоприятные для проживания районы, предполагается производить постепенно: до 50% на 1-ю очередь и до 100% к расчетному сроку.

В соответствии с НГП Краснодарского края п. 2.2.73 в сельских поселениях расчетные показатели жилищной обеспеченности в малоэтажной и индивидуальной застройке не нормируются.

На первую очередь строительства проектом принимается норма жилой обеспеченности 30м2/чел, жилая площадь составит 120 тыс.м2, в т.ч. общий объем нового строительства - 35,05 тм2, из которых 1,54 тыс м2 - возобновляемое жилье.

Площадь приусадебных участков 0,15 га/усадьбу.

Таким образом, количество домов, предлагаемых к строительству на 1 очередь, составит: 389 дома плюс 79 домов из СЗЗ, итого - 468 домов.

Объем нового строительства на 1 очередь составит 42,5 тыс.м2.

Площадь жилой зоны на первую очередь составит 70,2 га.

На расчетный срок норма жилой обеспеченности принимается 35м2/чел.

Общий объем жилой площади составит 154 тыс.м2. Новое строительство – 46,7 тыс. м2.

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки, это в среднем 5,3 га.

Расчет ландшафтно-рекреационных территорий производится согласно нормам СНиП 2.07.01.-89\*. Площадь озелененных территорий для сельских поселений рассчитывается, исходя из норматива 12 м2/чел. Площадь озелененных территорий на расчетный срок составляет 5,9 га.

Расчет коммунально-складской зоны производится, исходя из норматива 2,5 м2 на одного человека постоянного населения и 6 м2 на одного отдыхающего (временного населения). Потребность в коммунально-складской зоне составит 1,4га, в том числе:

* 4265м2 для постоянного населения;
* 425 м2 для временного населения.

Также, были учтены приоритетные направления развития населенных пунктов, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

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

Плотность транспортной сети является одним из признаков степени освоенности территории. Создание устойчивого транспортного каркаса – важнейшее условие эффективного хозяйствования и градостроительного регулирования в границах административного образования.

На расчетный срок роль автомобильного транспорта в экономической и хозяйственной деятельности поселения будет возрастать.

Развитие дорожного хозяйства, в первую очередь, ориентировано на сохранение и модернизацию существующей сети. В качестве приоритетных, определены работы по содержанию и ремонту региональной автомобильной автодороги общего пользования Ейск-Ясенская-Новоминская.

В целях повышения качества обслуживания и обеспечения безопасности предлагается:

- выполнить реконструкцию существующих объектов транспорт инфраструктуры;

- проектирование нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от автодороги Ейск-Ясенская-Новоминская;

- провести работы по поэтапному усовершенствованию дорожного полотна на грунтовых дорогах;

Помимо социально-экономических выгод, предложенное дорожное строительство обеспечит надлежащую устойчивость системы внешних автодорог в чрезвычайных ситуациях.

Таким образом, протяженность автомобильных дорог на расчетный срок составит:

- местного значения – 47,831км.

Таблица 2.

**Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измере-ния** | **2017** | **2018** | | **2019** | | **2020** | | **2021** | | **2022** | | **2022-2030** | |
| 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Воздушный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.2 | Водный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.3 | Железнодорожный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 47,8 | | 47,8 | | 47,8 | | 47,8 | | 47,8 | | 47,8 | | 47,8 |
| 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 Копанского 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**

Плотность транспортной сети является одним из признаков степени освоенности территории. Создание устойчивого транспортного каркаса – важнейшее условие эффективного хозяйствования и градостроительного регулирования в границах административного образования.

На расчетный срок роль автомобильного транспорта в экономической и хозяйственной деятельности поселения будет возрастать.

Развитие дорожного хозяйства, в первую очередь, ориентировано на сохранение и модернизацию существующей сети. В качестве приоритетных, определены работы по содержанию и ремонту региональной автомобильной автодороги общего пользования Ейск-Ясенская-Новоминская.

В целях повышения качества обслуживания и обеспечения безопасности предлагается:

- выполнить реконструкцию существующих объектов транспорт инфраструктуры;

- проектирование нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от автодороги Ейск-Ясенская-Новоминская;

- провести работы по поэтапному усовершенствованию дорожного полотна на грунтовых дорогах;

Помимо социально-экономических выгод, предложенное дорожное строительство обеспечит надлежащую устойчивость системы внешних автодорог в чрезвычайных ситуациях.

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

Таблица 3.

Основные технико-экономические показатели

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование показателей | Единица измерения | Величина показателя | |
| современное состояние | расчетный срок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  | **Транспортная инфраструктура** | | | |
| 1. | Протяженность линий общественного, пассажирского транспорта (автобус) | км | 47,8 | 47,8 |
| 2. | Протяженность автодорог местного значения | км | 47,8 | 47,8 |

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 предложен ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог.

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

Таблица 4.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия** | **Ед.изм.** | **Кол-во** | | |
| **2017** | **I этап** | **I I этап** |
| 1 | Асфальт | км | 14,716 | 14,716 | 14,716 |
| 2 | Гравий | км | 4,3 | 5,6 | 10,6 |
| 3 | грунт | км | 28,815 | 27.5 | 21,9 |

**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 Копанского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 4400 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:

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

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 1, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для Копанского сельского поселения 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 Копанском 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, неповседневно, 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 Копанского 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:

- выполнение реконструкции существующих объектов транспортной инфраструктуры;

- проектирование нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от автодороги Ейск-Ясенская-Новоминская;

- проведение работы по поэтапному усовершенствованию дорожного полотна на грунтовых дорогах.

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

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

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**по видам транспорта**

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

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

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

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

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

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

-реконструкция существующих объектов транспортной инфраструктуры;

-проект нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от автодороги Ейск-Ясенская-Новоминская;

-проведение работы по поэтапному усовершенствованию дорожного полотна на грунтовых дорогах.

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

1.Учет в территориальном планировании сельского поселения мероприятий по реконструкции существующих объектов транспортной инфраструктуры (весь период).

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

3.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 Копанского сельского поселения составит12% 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.

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.

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

Программой поселения предусматривается создание 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. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);

3. 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 (2021г.):

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

-поэтапное усовершенствование дорожного полотна на грунтовых дорогах;

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

на расчётный срок (2030г.):

-реконструкция существующих объектов транспортной инфраструктуры;

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

-проектирование нового объекта АЗС на территории станицы, примыкающей с юга от авто дороги Ейск-Ясенская-Новоминская.

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 Ейского 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 г;

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

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

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

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

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

**транспортной инфраструктуры**

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Ейский район, бюджета Копанского сельского поселения Ейского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 27 512,225. руб., в том числе по годам:

2017 год – 9 525,0 тыс. рублей;

2018 год – 2 116,325тыс. рублей;

2019 год – 2 116,325 тыс.рублей;

2020 год – 2 116,325 тыс.рублей;

2021 год – 2 116,325 тыс.рублей;

2022-2030 годы – 9 521,925 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 Копанского сельского поселения Ейского района**  **на 2017-2030 годы** | | | | | | | | | | |
| 1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Копанского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Копанского сельского поселения | | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | - ремонт уличной и дорожной сети на территории Копанского сельского поселения и искусственных сооружений на них |  | 2017 | 6328,6 | 3112,6 | | 0 | 3216,0 | 0 | ремонт уличной и дорожной сети на территории Копанского сельского поселения и искусственных сооружений на них | Администра-ция Копанского сельского поселения |
| 2018 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2019 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2020 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2021 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2021-2030 | 2380,48 | 3112,6 | | 0 | 2380,48 | 0 |
| **Всего** | **10825,4** | **3112,6** | | **0** | **7712,8** | 0 |  |
| 1.1.2 | Содержание уличной и дорожной сети в Копанском сельском поселении |  | 2017 | 799,1 | 0 | | 0 | 799,1 | 0 | Содержание уличной и дорожной сети в Копанском сельском поселении | Администра-ция Копанского сельского поселения |
| 2018 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2019 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2020 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2021 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2022-2030 | 2380,48 | 0 | 0 | | 2380,48 | 0 |
| **Всего** | **5295,905** | **0** | **0** | | **5295,905** | **0** |
| 1.1.3 | Обеспечение безопасности дорожного движения на территории Копанского сельского поселения |  | 2017 | 799,1 | 0 | | 0 | 799,1 | 0 | Обеспечение безопасности дорожного движения на территории Копанского сельского поселения | Администра-ция Копанского сельского поселения |
| 2018 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2019 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2020 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2021 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | 0 |
| 2022-2030 | 2380,48 | 0 | | 0 | 2380,48 | 0 |
| Всего | **5295,905** | **0** | | **0** | **5295,905** | **0** |
| 1.1.4. | Ремонт тротуарной сети на территории Копанского сельского поселения |  | 2017 | 799,1 | 0 | | 0 | 799,1 | **0** | Ремонт тротуарной сети на территории Копанского сельского поселения | Администра-ция Копанского сельского поселения |
| 2018 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | **0** |
| 2019 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | **0** |
| 2020 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | **0** |
| 2021 | 529,08 | 0 | | 0 | 529,08 | **0** |
| 2022-2030 | 2380,48 | 0 | | 0 | 2380,48 | **0** |
| **Всего** | **5295,905** | **0** | | **0** | **5295,905** | **0** |

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

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

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Копанского 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 Копанского 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 Копанского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Копанского сельского поселения.

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

Таблица 6.

**Территория Копанского сельского поселения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** | |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 2,966 | 3,080 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 0 | 1 |
| 3 | АЗС | ед. | 0 | 1 |

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;

-доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %;

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

Таблица 7.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Едини-ца измере-ния** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 1,811 | 0,385 | 0,385 | 0,385 | 0,385 | 3,080 |
| 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 | 0 | 0 |

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

Таблица 8.

**Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Наименование показателя** | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчет-ный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Население** | | | | |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 3812 | 4400 |
| **Транспортная инфраструктура** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 47,8 | 47,8 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 14,7 | 14,7 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 123 | 125 |
| 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**

**Копанского сельского поселения Ейского 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 Копанского 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.