



**АДМИНИСТРАЦИЯ ИЛЬИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КУЩЕВСКОГО РАЙОНА**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 17.04.2017 года

с. Ильинское

№ 38

**Об утверждении Программы комплексного
развития транспортной инфраструктуры
Ильинского сельского поселения
Кущевского района
Краснодарского края
на период с 2016-2026 годы**

В соответствии с Градостроительным законодательством Российской Федерации, Федерального закона от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» **п о с т а н о в л я ю:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Ильинского сельского поселения Кущевского района Краснодарского края на период с 2016-2026 годы

2. Постановление вступает в силу со дня его подписания.

Глава Ильинского сельского поселения
Кущевского района

С. В. Травка

Содержание

№ п/п	Наименование	Стр.
	Программный документ	4
1.	Паспорт программы	4
2.	Термины и определения, используемые в программе.	7
3.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.	11
3.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.	11
3.2.	Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.	13
3.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.	15
3.4.	Характеристика сети дорог поселения, параметры 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.	16
3.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).	18
3.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.	19
3.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.	19
3.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.	19
3.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения.	19
3.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.	20
3.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.	21
3.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.	21

	поселения.	
4.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения.	22
4.1.	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.	22
4.2.	Прогноз транспортного спроса поселения, городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.	23
4.3.	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.	23
4.4.	Прогноз развития дорожной сети поселения.	23
4.5.	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.	24
4.6.	Прогноз показателей безопасности дорожного движения.	25
4.7.	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.	27
5.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.	27
6.	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).	28
7.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.	29
8.	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.	29
9.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Ильинского сельского поселения.	30

Программный документ

Программа комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Ильинского сельского поселения Кушевского района Краснодарского края на период 10 лет (до 2026 года) с выделением 1-ой очереди мероприятий – 5 лет с 2016 г. до 2021 г. и на перспективу до 2026 года - разработана в соответствии с основными направлениями развития сельского поселения, предусмотренными Генеральным планом, утверждённым решением Совета Ильинского сельского поселения Кушевского района от 20.01.2012 г. № 97 (далее также – Генеральный план).

1. Паспорт программы.

Наименование Программы:	Программа комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Ильинского сельского поселения Кушевского района Краснодарского края на период 10 лет (до 2026 года) с выделением 1-ой очереди мероприятий – 5 лет с 2016 г. до 2021 г. и на перспективу до 2026 года.
Исполнители соисполнители Программы:	Администрация Ильинского сельского поселения Кушевского района Краснодарского края
Цель Программы:	Обеспечить на территории Ильинского сельского поселения: 1. Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности); 2. Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения; 3. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельских поселений (далее - транспортный спрос); 4. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельских поселениях; 5. Создание условий для управления транспортным спросом;

<p>Задачи Программы:</p>	<p>6. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>7. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>8. Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>9. Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p>
<p>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</p>	<p>1. Организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектам экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</p> <p>2. Организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения Ильинского сельского поселения;</p> <p>3. Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма.</p>
<p>Срок реализации Программы:</p>	<p>1. Протяженность, техническое состояние автомобильных дорог и наличие на них объектов сервиса.</p> <p>Период 10 лет (до 2026 года):</p> <p>1 этап (5 лет) с 2016 г. до 2021 г.</p> <p>2 этап (5 лет) с 2022 до 2026 г.</p>

Укрупненное
описание
запланированных
мероприятий
(инвестиционных
проектов) по
проектированию,
строительству,
реконструкции
объектов
транспортной
инфраструктуры

1. Поэтапный ремонт и строительство объектов транспортной инфраструктуры;
2. Создание условий для развития объектов придорожного сервиса.

Объемы и
источники
финансирования:

2016г. -0,00 тыс.руб., в том числе
Федеральный бюджет -0,00 тыс.руб.;
Краевой бюджет -0,00 тыс.руб.;
Бюджет МО Куцевский район - 0,00 тыс.руб.
Местный бюджет - 0,0 тыс.руб.;
Внебюджетные источники -0,00 тыс.руб.

2017г. - 70,00 тыс.руб., в том числе
Федеральный бюджет -0,00 тыс.руб.;
Краевой бюджет -0,00 тыс.руб.;
Бюджет МО Куцевский район - 0,00 тыс.руб.
Местный бюджет - 70,00 тыс.руб.;
Внебюджетные источники -0,00 тыс.руб.

2018г. - 70,00 тыс.руб., в том числе
Федеральный бюджет -0,00 тыс.руб.;
Краевой бюджет -0,00 тыс.руб.;
Бюджет МО Куцевский район - 0,00 тыс.руб.
Местный бюджет - 70,00 тыс.руб.;
Внебюджетные источники -0,00 тыс.руб.

2019г. - 100,00 тыс.руб., в том числе
Федеральный бюджет -0,00 тыс.руб.;
Краевой бюджет -0,00 тыс.руб.;
Бюджет МО Куцевский район - 0,00 тыс.руб.
Местный бюджет - 100,00 тыс.руб.;
Внебюджетные источники -0,00 тыс.руб.

2020г. - 100,00 тыс.руб., в том числе
Федеральный бюджет -0,00 тыс.руб.;
Краевой бюджет -0,00 тыс.руб.;
Бюджет МО Куцевский район - 0,00 тыс.руб.
Местный бюджет - 100,00 тыс.руб.;
Внебюджетные источники -0,00 тыс.руб.

2021-2026г.г. - 400,00 тыс.руб., в том числе
Федеральный бюджет -0,00 тыс.руб.;

<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<p>Краевой бюджет -0,00 тыс.руб.;</p> <p>Бюджет МО Кущевский район - 0,00 тыс.руб.</p> <p>Местный бюджет - 400,00 тыс.руб.;</p> <p>Внебюджетные источники -400,00 тыс.руб.</p> <p>1. Повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;</p> <p>2. Обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.</p>
---	--

2. Термины и определения, используемые в программе.

В целях создания настоящего документа используются следующие основные понятия:

1) градостроительная деятельность - деятельность по развитию территорий, в том числе городов и иных поселений, осуществляемая в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта, реконструкции объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений;

2) территориальное планирование - планирование развития территорий, в том числе для установления функциональных зон, определения планируемого размещения объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения;

3) устойчивое развитие территорий - обеспечение при осуществлении градостроительной деятельности безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека, ограничение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и обеспечение охраны и рационального использования природных ресурсов в интересах настоящего и будущего поколений;

4) объект капитального строительства - здание, строение, сооружение, объекты, строительство которых не завершено (далее - объекты незавершенного строительства), за исключением временных построек, киосков, навесов и других подобных построек;

5) красные линии - линии, которые обозначают существующие, планируемые (изменяемые, вновь образуемые) границы территорий общего пользования, границы земельных участков, на которых расположены линии электропередачи, линии связи (в том числе линейно-кабельные сооружения), трубопроводы, автомобильные дороги, железнодорожные линии и другие подобные сооружения (далее - линейные объекты);

6) территории общего пользования - территории, которыми бесприпятственно пользуется неограниченный круг лиц (в том числе

площади, улицы, проезды, набережные, береговые полосы водных объектов общего пользования, скверы, бульвары);

7) строительство - создание зданий, строений, сооружений (в том числе на месте сносимых объектов капитального строительства):

8) реконструкция объектов капитального строительства (за исключением линейных объектов) - изменение параметров объекта капитального строительства, его частей (высоты, количества этажей, площади, объема), в том числе надстройка, перестройка, расширение объекта капитального строительства, а также замена и (или) восстановление несущих строительных конструкций объекта капитального строительства, за исключением замены отдельных элементов таких конструкций на аналогичные или иные улучшающие показатели таких конструкций элементы и (или) восстановления указанных элементов;

9) реконструкция линейных объектов - изменение параметров линейных объектов или их участков (частей), которое влечет за собой изменение класса, категории и (или) первоначально установленных показателей функционирования таких объектов (мощности, грузоподъемности и других) или при котором требуется изменение границ полос отвода и (или) охранных зон таких объектов;

10) капитальный ремонт линейных объектов - изменение параметров линейных объектов или их участков (частей), которое не влечет за собой изменение класса, категории и (или) первоначально установленных показателей функционирования таких объектов и при котором не требуется изменение границ полос отвода и (или) охранных зон таких объектов;

11) объекты федерального значения - объекты капитального строительства, иные объекты, территории, которые необходимы для осуществления полномочий по вопросам, отнесенным к ведению Российской Федерации, органов государственной власти Российской Федерации Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, решениями Президента Российской Федерации, решениями Правительства Российской Федерации, и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие Российской Федерации. Виды объектов федерального значения, подлежащих отображению на схемах территориального планирования Российской Федерации в указанных в части 1 статьи 10 настоящего Кодекса областях, определяются Правительством Российской Федерации, за исключением объектов федерального значения в области обороны страны и безопасности государства. Виды объектов федерального значения в области обороны страны и безопасности государства, подлежащих отображению на схемах территориального планирования Российской Федерации, определяются Президентом Российской Федерации;

12) объекты регионального значения - объекты капитального строительства, иные объекты, территории, которые необходимы для осуществления полномочий по вопросам, отнесенным к ведению субъекта Российской Федерации, органов государственной власти субъекта

Российской Федерации Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, конституцией (уставом) субъекта Российской Федерации, законами субъекта Российской Федерации, решениями высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие субъекта Российской Федерации. Виды объектов регионального значения в указанных в части 3 статьи 14 настоящего Кодекса областях, подлежащих отображению на схеме территориального планирования субъекта Российской Федерации, определяются законом субъекта Российской Федерации;

13) объекты местного значения - объекты капитального строительства, иные объекты, территории, которые необходимы для осуществления органами местного самоуправления полномочий по вопросам местного значения и в пределах переданных государственных полномочий в соответствии с федеральными законами, законом субъекта Российской Федерации, уставами муниципальных образований и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие муниципальных районов, поселений, городских округов. Виды объектов местного значения муниципального района, поселения, городского округа в указанных в пункте 1 части 3 статьи 19 и пункте 1 части 5 статьи 23 настоящего Кодекса областях, подлежащих отображению на схеме территориального планирования муниципального района, генеральном плане поселения, генеральном плане городского округа, определяются законом субъекта Российской Федерации;

14) парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения;

15) транспортно-пересадочный узел - комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой;

16) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского

округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденных в порядке, установленном настоящим Кодексом, генеральных планов поселения, городского округа и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения;

17) сметная стоимость строительства, реконструкции, капитального ремонта (далее – сметная стоимость строительства) – сумма денежных средств, необходимая для строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства;

18) сметные нормы – совокупность количественных показателей материалов, изделий, конструкций и оборудования, затрат труда работников в строительстве, времени эксплуатации машин и механизмов (далее – строительные ресурсы), установленных на принятую единицу измерения, и иных затрат, применяемых при определении сметной стоимости строительства;

19) сметные цены строительных ресурсов – сводная агрегированная в территориальном разрезе документированная информация о стоимости строительных ресурсов, установленная расчетным путем на принятую единицу измерения и размещаемая в федеральной государственной информационной системе ценообразования в строительстве;

20) сметные нормативы – сметные нормы и методики применения сметных норм и сметных цен строительных ресурсов, используемые при определении сметной стоимости строительства;

21) дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

22) безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

23) дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

24) обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

25) участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

26) организация дорожного движения - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;

27) дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

28) транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

29) водитель транспортного средства - лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя;

30) парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

31) аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.

3.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной

организации субъектов Российской Федерации

Краснодарский край расположен на юге европейской части России, входит в состав Южного федерального округа Российской Федерации; на севере, северо-востоке граничит с Ростовской областью, на востоке со Ставропольским краем, на юге востоке с Карачаево-Черкесской Республикой, а также с Республикой Адыгея и Абхазией на юге, на западе морская граница через Керченский пролив с Украиной. На юге и юго-западе нейтральные воды Черного моря отделяют территорию края от Турции, Болгарии и Румынии.

Крайней северной точкой края является хутор Молчановка Щербиновского района, крайняя южная точка – село Веселое Адлерского района г. Сочи, на западе крайняя точка – мыс Тузла Таманского полуострова, а на востоке – хутор Зеленчук-Мостовой Отрадненского района.

Краснодарский край занимает территорию 75,5 тысяч квадратных километров, что составляет около 13% общей площади Южного федерального округа. Наибольшая протяженность края в меридиональном направлении – 370 км, в широтном – 375 км. Протяженность внешних границ – 1540 км, из них на морские приходится 740 км, на сухопутные – 800 км.

На территории Краснодарского края расположен крупнейший в Европе бассейн пресных подземных вод – Азово-Кубанский бассейн.

Самая длинная река – Кубань, делит край на северную степную правобережную и южную возвышенную левобережную части.

Значительную часть территории Краснодарского края занимают сельскохозяйственные угодья, а также земли, отведенные под пашню. Сельскохозяйственные угодья в хозяйствах всех категорий, по данным Федеральной службы государственной статистики, на 1 января 2008 года, составили 4441,5 тыс. га, или 59% всех земель нашего края, пахотные угодья – 3921, 7 тыс. га, или 52%.

Краснодарский край обладает наиболее высокими по округу запасами лесных ресурсов и древесины. Общая площадь лесов края составляет свыше 1,5 миллиона гектаров.

В составе Краснодарского края входят 426 муниципальных образований, 38 районов, 15 городов краевого и 11 городов районного подчинения, 21 поселок городского типа, 390 сельских административных округов, объединяющих 1719 сельских населенных пунктов.

Административный центр Краснодарского края – город Краснодар. Город Краснодар получил название в 1920 году, а основан был в 1793 году, название города было – Екатеринодар.

Расстояние от города Краснодара до Москвы составляет 1539 км.

Кушевский район – это стратегическая развязка следования к побережью Черного и Азовского морей, Северному Кавказу и Закавказью. Расстояние до административного центра Краснодарского края г. Краснодара – 220 км; от центра Южного Федерального округа г.Ростова-на-

Дону 80 км. Территория района расположена в непосредственной близости к портам г. Ейска, г. Азова на Азовском море и к речному порту г. Ростова-на-Дону. Расстояние до морских портов составляет - г. Ейск - 120км., Новороссийск - 350км., ближайший аэропорт расположен в г. Ростов-на-Дону.

Небольшая удаленность от крупных городов Ростовской области и портов дает широкую возможность выхода местным товаропроизводителям на новые рынки сбыта; данное геостратегическое положение выгодно производителям сельхозпродукции и строительных материалов. Все эти факторы являются преимуществом муниципального образования, оказывающим определяющее значение в инвестиционном развитии территории для расширения транспортных и товарных потоков и размещению объектов придорожной инфраструктуры.

Ильинское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Кушевский район Краснодарского края. Расположено в северо-восточной части района, близ северной границы края с Ростовской областью. В его состав, помимо села Ильинское, входят хутора Новобатайский и Осенний. Центр сельского поселения - село Ильинское - расположено на берегу степной реки Ольбезд.

3.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Территория планирования Ильинского сельского поселения традиционно выделяется сельским профилем специализации - структура и стоимостные объемы ее экономического продукта преимущественно формируются в сельском хозяйстве.

На уровне хозяйствующих субъектов аграрный сектор объединяет 7 предприятий различной организационно-правовой принадлежности и личные подсобные хозяйства населения. Самым крупным сельхозпроизводителем поселения является колхоз «Заря» с численностью работающих 176 человек.

Фонд земель сельскохозяйственных угодий насчитывает 8,4 тыс. га (из них 8,0 тыс. га - пахотный фонд) - более 90% территориальных ресурсов поселения.

Прежде всего, внутриотраслевая специализация сельского хозяйства неразрывно связана с возделыванием зерновых, они составляют основную долю посевных площадей. В динамике последних лет уровень производства зерна колеблется в пределах 12 тыс. тонн (в весе после доработки) - около 3,5 % объемов производства зерна в Кушевском районе.

Среди технических культур наибольшее применение в полеводстве получил подсолнечник: он занимает до 30% площадей посевного фонда. Его

производство составляет 3-4 тыс. тонн в год, тем самым поселение обеспечивает 3 % общерайонного производства этой культуры.

Также в специализации сельского хозяйства поселения выделяются картофелеводство и овощеводство. Однако к настоящему времени преимущественно их развитие обеспечивается деятельностью личных подсобных хозяйств населения, отличающихся невысоким уровнем специализации и товарности производства.

Значителен удельный вес ЛПХ и в производстве продукции животноводства: 72 % - объемов реализации скота и птицы на убой, 85 % - валовых надоев молока. Всего в поселении производится 0,3- 0,5 тыс. тонн мяса, 1,3 тыс. тонн молока.

В стоимостном выражении вся продукция сельского хозяйства поселения составляет около 290 млн. рублей, из которых 20-25 % приходится на долю личных подсобных хозяйств населения.

Основой развития экономики сельского поселения и источником возможного экономического роста является агропромышленный комплекс. Поэтому основным направлением дальнейшего развития сельского поселения должно являться увеличение доходов аграрного бизнеса и сельского населения, основанные на устойчивом развитии приоритетных отраслей и эффективном инновационном использовании ресурсного потенциала.

В рамках развития агропромышленного комплекса на территории Ильинского сельского поселения необходима разработка инвестиционных проектов ориентированных на развитие высокорентабельных, конкурентоспособных сельскохозяйственных производств и переработку сельскохозяйственной продукции.

Основу экономики аграрного сектора сельского поселения составляет растениеводство, а именно - производство зерна и сахарной свеклы, которые являются самыми высокодоходными и рентабельными культурами.

Кроме развития сельскохозяйственных предприятий в сельском поселении необходимо поддерживать существующие крестьянско-фермерские и личные подсобные хозяйства, которые на данном этапе развития играют существенную роль в экономике сельского поселения.

Для повышения эффективности производства и реализации сельскохозяйственной продукции в секторе малых форм хозяйствования необходимо развитие инфраструктурной сети заготовительных, снабженческо-бытовых сельскохозяйственных потребительских кооперативов, а также внедрение в инфраструктуру агропромышленного комплекса земельно-ипотечного кредитования.

Основной задачей в работе агропромышленного комплекса сельского поселения на перспективу должно стать создание законченного

производственного цикла с производством, переработкой и реализацией сельскохозяйственной продукции, что будет способствовать развитию сельского хозяйства. Создание такого рода комплексов в настоящее время является одной из форм выживания и успешной деятельности сельскохозяйственных предприятий, поскольку позволяет объединить воедино усилия по производству сырьевой базы, её переработке и сбыту готовой продукции. Производителям сырья необходимы финансовые ресурсы, переработчикам возможность контролировать качества сырьевой базы и вся цепочка завершается сбытом продукции. Укрупнение форм организации производства даёт возможность для выхода предприятий на рынок сбыта, так как для работы с крупными сбытовыми сетями требуются крупные финансовые вложения и возможность масштабных поставок продукции.

Совершенствование транспортной инфраструктуры заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; реконструкции существующих транспортных узлов: пересечений и примыканий автодорог путем выбора современных и эффективных вариантов транспортных развязок.

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

Автотранспортная система Ильинского сельского поселения и Куцевского района связана в единое целое сетью территориальных автомобильных дорог. По территории поселения проходит федеральная автодорога «Дон» и автомобильная дорога краевого значения IV технической категории «Ильинское – Полтавченское».

Дороги имеют твердое покрытие, что обеспечивает круглогодичный проезд всех видов автомобильного транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры поселения основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и уличной сети населенных пунктов с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

Развитие автомобильных дорог Ильинского транспортного узла намечается по следующим направлениям:

1. Приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

2. Необходимость устройства остановок в х.Новобатайском и в х.Осеннем к 2020г.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено создание сети придорожного автосервиса (станций технического обслуживания).

автозаправочных станций и т.д.), новое строительство которых предусмотрено вдоль трассы «Дон».

Развитие транспортной системы Ильинского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении. Транспортная инфраструктура Ильинского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Куцевского района Краснодарского края, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Водный транспорт - на территории Ильинского сельского поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется. Воздушные перевозки не осуществляются.

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

Существующая транспортная схема Ильинского сельского поселения представлена нерегулярной сеткой улиц и дорог, отчасти хаотичной.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда - производственные зоны, а также общественные центры с объектами инфраструктуры.

Проектируемая генеральным планом транспортная схема населенного пункта является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и нуждается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности движения, прокладке новых улиц и дорог в проектируемых жилых районах.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов сельского поселения решена проектом в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации территории и характера застройки:

• Улицы в жилой застройке:

- основные, осуществляющие транспортную (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходную связь внутри жилых территорий и с главными улицами,

- второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами;

- пешеходные улицы, необходимые для связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе, в пределах общественных центров;

- производственные дороги, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах производственных зон, а также выходы на поселковые и внешние дороги.

Дороги и улицы в новых проектируемых районах (жилом и производственном) обозначены условно, без названий.

Ширина существующих дорог и улиц продиктована в основном сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 18,0 - 35,0 м, ширину проезжей части 3,5, 7,0 м.

Ширина проектируемых дорог и улиц в красных линиях составляет 20,0 - 30,0 м, ширина проезжей части 7,0 м.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в местах скопления людей в зоне общественных центров, массового отдыха, промышленных зонах и т.д., а также уширение проезжих частей улиц и дорог перед перекрестками.

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

Предусматривается пешеходно - транспортная категория улиц. Предлагаются их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Ильинского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения

относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения. Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети, автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Ильинского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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

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

Автомобильный парк Ильинского сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2014 - 2016 годы отмечается рост транспортных средств рост уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий.

хозяйствующих организаций.

3.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует. Уличная сеть населенных пунктов Ильинского сельского поселения рассчитана на застройку на множество мелких кварталов и не может удовлетворять современным требованиям. Проектом предлагается дифференцировать существующие улицы на: пешеходные и транспортные. Транспортные улицы в свою очередь должны подразделяться на магистральные, улицы местного значения и проезды.

3.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Транспортных организаций осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки на территории Ильинского сельского поселения не имеется.

3.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела в настоящее время особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта, автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог.

привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории Ильинского сельского поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Краснодарского края являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов.

Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

3.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

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 травянистым животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

3.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.

С учетом того, что территория Ильинского сельского поселения по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства.

С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2026 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Ильинского сельского поселения не ожидается.

3.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.

Законодательной базой для разработки государственной транспортной политики, включая стратегию развития транспорта в целом и его отдельных отраслей, являются Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Налоговый кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации, другие нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, а также подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся непосредственно к сфере деятельности транспортного комплекса.

За последние годы Министерством транспорта Российской Федерации разработан, принят палатами Федерального Собрания РФ и подписан Президентом РФ ряд федеральных законов и их изменения, регулирующие деятельность транспортной отрасли России.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

- Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- Федеральный закон от 24.07.1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;

- Федеральный закон от 30.0.2003г. №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения.

В период с 2016 по 2026г. изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Ильинского сельского поселения не претерпит значительных изменений.

4.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения, а также жилой и производственной застройкой населенных пунктов. В границах поселения на землях сельскохозяйственного назначения расположены полевые станы бригад и т.д. сохраняемые проектом по прямому функциональному назначению.

Разработанная данным проектом планировочная структура основана на принципах развития Ильинского сельского поселения:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;

- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет увеличения площади земель, занимаемых главными конкурентоспособными видами использования;

- разработка оптимальной функционально - планировочной структуры населенных пунктов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории;

- необходимость перевода земель сельскохозяйственного назначения для создания коридоров транспортных и инженерных коммуникаций.

Основными планировочными осями существующей и проектируемой территориальной структуры Ильинского поселения является одна из основных стратегических транспортных артерий России - федеральная автомагистраль М-4 «Дон» I технической категории и автомобильная дорога краевого значения «Ильинское – Полтавченское». Удаленность от основных планировочных осей, мест приложения труда определяет

интенсивность развития территорий.

Дальнейшее развитие поселения должно происходить не только за счет повышения значимости уже сложившихся осей, присвоения ряду из них более высоких категорий, но и за счет включения в ее структуру новых и дополнительных направлений и выделения узлов развития. Это, прежде всего, развитие структуры придорожного сервиса вдоль автомагистрали и территориальных дорог, нацеленной на обслуживание создаваемых в Щербининском районе крупных рекреационных объектов: проектируемой территории города Азов-Сити, курортных территорий села Глафировка инвестиционного проекта «Зеленая долина», и села Шабельского - развитие курортных территорий косы Сазальникской, а также обслуживание транзитного транспортного потока южного направления, в том числе направляющегося на строящийся горнолыжный курорт мирового уровня в г. Сочи.

Экономический потенциал поселения незначителен, и в настоящее время слабо задействован в части, развития предпринимательства, переработки сельхозпродукции, развития услуг населению.

Дальнейшее социально-экономическое развитие сельского поселения основывается на экономико-географическом положении и спецификации ее хозяйственного комплекса.

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

Население Ильинского сельского поселения пользуется в основном частными личным автомобильным транспортом. Детальная информация о характере перемещения отсутствует. Перевозки грузов о основном транзитные. Небольшой объем перевозок занимает снабжение местных торговых точек.

4.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В перспективе предполагается только увеличение количества личного транспорта (частных автомобилей). Детальная информация по другим видам транспорта отсутствует. Организация автотранспортных предприятий на территории Ильинского сельского поселения не предполагается и не планируется.

4.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.

Реализация данной муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных

дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;

- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.

- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов сельского поселения.

- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

- Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

- 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- 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.

4.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на

перекрестке.

К основным параметрам дорожного движения относят:

- интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В Ильинском сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016г. до 2026г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

4.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В настоящее время безопасность дорожного движения законодательно регламентируется Федеральным законом от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Согласно вышеуказанного федерального закона к полномочиям органов местного самоуправления городского поселения в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах улично-дорожной сети, в границах населенных пунктов городского поселения при осуществлении дорожной деятельности, включая принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах населенных пунктов городского поселения в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами муниципальных образований.

Статьей 9. Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения Федерального закона от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлено нижеследующее:

п.п.1. На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

п.п. 3 установлен вышеуказанной статьи, установлен порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Данный перечень опубликован в Постановлении Правительства РФ от 30 апреля 1997 года №508 «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения».

В настоящее время государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения производится по:

- а) по количеству дорожно-транспортных происшествий, нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами, - на органы внутренних дел;
- б) по количеству пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях граждан - на медицинские учреждения (независимо от формы собственности) и органы внутренних дел;
- в) по количеству осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта - на органы юстиции;
- г) по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог и наличие на них объектов сервиса - на органы управления автомобильными дорогами общего пользования, органы местного самоуправления, юридических и физических лиц, в ведении которых находятся автомобильные дороги;
- д) по количеству зарегистрированных в установленном порядке Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации автотранспортных средств и прицепов к ним - на органы внутренних дел;
- е) по количеству трамваев и троллейбусов - на юридические лица, являющиеся владельцами городского электрического транспорта.

В данном случае на органы местного самоуправления

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

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 в перспективе использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топлива - 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 растительных барьеров вдоль автомагистралей 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 информационную агитацию населения по увеличению применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям

(индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

Основным вариантом развития транспортной инфраструктуры является развитие существующей транспортной инфраструктуры сельского поселения и поддержания ее в работоспособности. Для достижения этого необходимо выполнить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружениях на них (объекты придорожного сервиса);

- выполнение комплекса работ по замене и восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог;

- выполнение комплекса работ по замене конструктивных элементов или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории, автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них;

- создание и ведение нормативно-правовой документации на всех объектах транспортной инфраструктуры;

- информирование детей дошкольного и школьного возраста о правилах безопасности на автомобильных дорогах во избежание и предотвращение травматизма.

Другие варианты развития транспортной инфраструктуры в данном случае не предлагались, так как полномочия сельского поселения ограничены содержанием и ремонтом дорог местного значения и строительством объектов придорожного сервиса. Изменение транспортной инфраструктуры в ближайшие 10 лет в сельском поселении не планируется.

6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации инвестиционных мероприятий.

Таблица №1

№ п/п	Наименование мероприятия	Финансовые затраты по годам, тыс.руб					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021-2026
1.	Содержание автомобильных дорог Ильинского сельского поселения	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	70,0	70,0	100	100	400
		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	70,0	70,0	100	100	400

7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Таблица №2

№ п/п	Наименование мероприятия	Наименование уровня бюджета	Финансовые затраты по годам, тыс.руб					
			2016	2017	2018	2019	2020	2021-2026
1.	Содержание автомобильных дорог Ильинского сельского поселения	Федеральный	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Краевой	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		МО	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Куцевский район						
		Местный	0,00	70,0	70,0	100	100	400
		Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Итого:	0,00	70,0	70,0	100	100	400	

8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Таблица №3

№ п/п	Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Оценка эффективности мероприятий по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
1.	Содержание автомобильных дорог Ильинского сельского поселения	Повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих

9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Ильинского сельского поселения.

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований. Структура управления транспортным спросом, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования транспортных путей и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, останется в неизменном виде.

Настоящая программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». А также в соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года.

Таблица №4

№ Действующие нормативно-правовые акты в сфере транспортной инфраструктуры	Предложения по совершенствованию нормативно-правового и информационного развития транспортной инфраструктуры, направленные на достижение целевых показателей программы
1. «Комплексное и устойчивое развитие Краснодарского края в сфере строительства, архитектуры и дорожного хозяйства» по подпрограмме «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края».	Не требуется

Настоящая программа публикуется в соответствии с требованиями действующего законодательства РФ.