**ПРОЕКТ**

**РЕШЕНИЕ**

**СОВЕТА УСПЕНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**БЕЛОГЛИНСКОГО РАЙОНА**

от \_\_.\_\_.20\_\_г. № \_\_ § \_\_

ст-ца Успенская

**Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Белоглинского района Краснодарского края на 2018-2032 годы**

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 01 октября 2015 года № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», в соответствии с пунктом 4.1 статьи 6 Градостроительного кодекса Российской Федерации, руководствуясь статьей 14 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом Успенского сельского поселения Белоглинского района, Совет Успенского сельского поселения Белоглинского района решил:

1. Утвердить программукомплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Белоглинского района на 2018-2031 годы.

2. Ведущему специалисту администрации Успенского сельского поселения Белоглинского района Е.В.Пантелеевой опубликовать настоящее решение в средствах массовой информации.

3. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на комиссию Совета Успенского сельского поселения Белоглинского района по финансам, бюджету, земельным отношениям, развитию промышленности, по вопросам АПК (Бледнов).

4. Решение вступает в силу со дня его обнародования.

Председатель Совета Успенского сельского поселения

Белоглинского района С.Н. Степанов

Глава Успенского сельского поселения

Белоглинского района Ю.А.Щербакова

|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРИЛОЖЕНИЕк проекту решения Совета Успенского сельского поселения Белоглинского района от \_\_.\_\_.20\_\_ г. № \_\_ § \_\_ |

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Белоглинского района на 2018-2032 годы**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Белоглинского района на 2018-2032 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Белоглинского района на 2018-2032 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | - Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;- Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;- Генеральный план Успенского сельского поселения Белоглинского района Краснодарского края;- Устава Успенского сельского поселения Белоглинского района |
| **Заказчик программы** | Администрация Успенского сельского поселения Белоглинского района Юридический и почтовый адрес: 353056, Краснодарский край, Белоглинский район, станица Успенская, ул. Краснопартизанская, дом 108  |
| **Разработчик программы** | Администрация Успенского сельского поселения Белоглинского района Юридический и почтовый адрес: 353056, Краснодарский край, Белоглинский район, станица Успенская , ул.Краснопартизанская , дом 108  |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Успенского 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 Успенского сельского поселения;2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3. Улучшение транспортного обслуживания населения  |
| **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры** | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 50,1 км;-доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 17 %;-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2018-2032 годы, в 2 этапа:1 этап – с 2018 по 2022 годы2 этап – с 2022 по 2032 годы |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | - инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;- комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;- создание инфраструктуры автосервиса |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2032 годов составляет 37 846,2. руб., в том числе по годам:2018 год – 2 261,5 тыс. рублей;2019 год – 1844,1тыс. рублей; 2020 год – 2769,6 тыс.рублей; 2021 год – 2 344,4 тыс.рублей;2022 год – 2 476,1 тыс.рублей;2022-2031 годы – 26 150,5 тыс.рублей.Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Белоглинский район, бюджета Успенского сельского поселения Белоглинского района и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Успенского сельского поселения Белоглинского района |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Совет депутатов Успенского сельского поселения Белоглинского района. |
| **Основные исполнители Программы** | - администрация муниципального образования Белоглинский район (в рамках своих полномочий);- администрация Успенского сельского поселения Белоглинского 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 Успенского сельского поселения Белоглинского района в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Муниципальное образование Успенское сельское поселение входит в состав Белоглинского района, расположено в его южной части и граничит:

- на севере - с Новопавловским сельским поселением;

- на юге и востоке – со Ставропольским краем;

- на западе - с Новопокровским районом.

Общая площадь земель Успенского сельского поселения составляет 46558,5 га.

Граница Успенского сельского поселения Белоглинского района показана на графических материалах согласно Закону Краснодарского края от 22 июля 2004 г. №767-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Белоглинский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского и сельских поселений – и установлении их границ».

Экономическую основу поселения составляет сельскохозяйственное предприятия ООО «Успенский Агропромсоюз» специализирующиеся на производстве зерновых культур и продукции животноводства, а так же 2033 личных подсобных хозяйств.

В состав Успенского сельского поселения входят 3 населенных пункта: станица Успенская, станица Новолокинская, хутор Туркинский.

Станица Успенская является административным центром Успенского сельского поселения, она расположен в 48 км к югу от административного центра муниципального образования Белоглинский район – села Белая Глина по берегам реки Калалы.

Транспортные связи с населенными пунктами муниципального образования Белоглинский район, районным центром селом Белая Глина и краевым центром городом Краснодаром осуществляются по двум автодорогам регионального значения IV технической категории : с. Белая Глина – ст-ца Ильинская и ст-ца Успенская – ст-ца Новолокинская.

**1.2. Социально-экономическая характеристика Успенского сельского поселения Белоглинского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения,**

**включая деятельность в сфере транспорта,**

* 1. **оценку транспортного спроса. Административное устройство муниципального образования**

**Успенское сельское поселение**

Муниципальное образование Успенское сельское поселение входит в состав Белоглинского района, расположено в его южной части и граничит:

- на севере - с Новопавловским сельским поселением;

- на юге и востоке – со Ставропольским краем;

- на западе - с Новопокровским районом.

Общая площадь земель Успенского сельского поселения составляет 46558,5 га.

Граница Успенского сельского поселения Белоглинского района показана на графических материалах согласно Закону Краснодарского края от 22 июля 2004 г. №767-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Белоглинский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского и сельских поселений – и установлении их границ».

Экономическую основу поселения составляет сельскохозяйственное предприятия ООО «Успенский Агропромсоюз» специализирующиеся на производстве зерновых культур и продукции животноводства, а так же 2033 личных подсобных хозяйств.

В состав Успенского сельского поселения входят 3 населенных пункта: станица Успенская, станица Новолокинская, хутор Туркинский.

Станица Успенская является административным центром Успенского сельского поселения, она расположен в 48 км к югу от административного центра муниципального образования Белоглинский район – села Белая Глина по берегам реки Калалы.

Транспортные связи с населенными пунктами муниципального образования Белоглинский район, районным центром селом Белая Глина и краевым центром городом Краснодаром осуществляются по двум автодорогам регионального значения IV технической категории: с. Белая Глина – ст-ца Ильинская и ст-ца Успенская – ст-ца Новолокинская.

**1.3. Экономическая база развития муниципального образования**

**Успенское сельское поселение**

На современном этапе основу специализации территории составляет сельскохозяйственное производство.

Самым крупным товаропроизводителем сельскохозяйственной продукции в поселении является ООО «Успенский Агропромсоюз» с численностью работающих 450 человек. Кроме того, в аграрном секторе задействовано 97 крестьянско-фермерских хозяйств, 2,3 тысячи личных подсобных хозяйств населения.

ООО «Успенский Агропромсоюз» является бюджетообразующим предприятием поселения и района. Предприятие образовано в 2002 году. Основные направления деятельности: производство и переработка продукции растениеводства и животноводства. В ведении хозяйства 19,2 тыс. га сельскохозяйственных угодий, в том числе используется для выращивания зерновых культур – 11 тыс.га, сахарной свеклы – 5 тыс.га. В состав сельхозпредприятия входят 3 молочно-товарные фермы. Поголовье крупного рогатого скота составляет 2 тыс. голов, в том числе коров – 0,7 тыс.голов. Предприятие относится к категории крупных и средних, имеет высокие экономические показатели в производстве продукции земледелия и животноводства. ООО «Успенский Агропромсоюз» является членом трех аграрных клубов России, включающих сто самых крупных и успешных российских сельхозпредприятий.

В сельском хозяйстве поселения основной отраслью специализации является растениеводство с развитым зерновым хозяйством, сочетающимся с производством технических культур.

Приоритетной сельскохозяйственной культурой по объёмам производства является сахарная свекла – валовой сбор 246 тыс.тонн (2008 год). Свекловичное сырье поставляется на ЗАО «Тбилисский сахарный завод», обеспечивая более 50% его потребностей в переработке.

Среднегодовые объемы производства зерновых составляют – 120 тыс.тонн, подсолнечника - 12 тыс.тонн.

Среди других отраслей специализации растениеводства выделяются картофелеводство, овощеводство и плодоводство. Данные направления развиты главным образом в личных подсобных хозяйствах населения; товарность отраслей невысокая, поскольку производство преимущественно ориентировано на личное потребление.

Другое важное направление специализации сельского хозяйства – животноводство – на территории поселения представлено молочно-мясным скотоводством, свиноводством и птицеводством.

Объемы производства молока и мяса (на убой в живом весе) составляют 5,5 тыс. тонн и 2,2 тыс. тонн соответственно; яиц всех видов птицы – 5,1 млн. штук.

Основными производителями продукции скотоводства являются сельхозпредприятия, свиноводства и птицеводства - личные подсобные хозяйства населения.

Еще одним направлением специализации сельского хозяйства в поселении является рыбоводство. Среднегодовой объем производства прудовой рыбы составляет 40 тыс.тонн.

**Производство основных видов сельскохозяйственной продукции**

**в Успенском сельском поселении**

Таблица 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование, единица измерения** | **2008 год****отчет** | **2009 год****оценка** | **2009г./****2008 г.,****%**  |
| 1 Зерно (в весе после доработки), тыс.тонн | 119,6 | 93,1 | 77,8 |
| 2 Сахарная свекла, тыс.тонн | 245,6 | 164,0 | 66,8 |
| 3 Подсолнечник (в весе после доработки), тыс. тонн | 12 | 6,5 | 54,2 |
| 4 Картофель - всего, тыс. тонн, | 2,3 | 2,9 | 126,1 |
| 5 Овощи - всего, тыс. тонн | 2,7 | 3,8 | 140,7 |
| 6 Плоды и ягоды | 0,06 | 0,05 | 83,3 |
| 7 Виноград | 0,0006 | 0,0004 | 66,7 |
| 8 Скот и птица (в живом весе)- всего, тыс. тонн  | 2,2 | 1,3 | 59,1 |
| 9 Молоко- всего, тыс. тонн | 5,2 | 5,3 | 101,9 |
| 10 Яйца- всего, млн. штук | 5,1 | 4,5 | 88,2 |

Проектируемая территория имеет низкий промышленный потенциал.

Переработка сельхозпродукции осуществляется ООО «Успенский Агропромсоюз». В составе предприятия имеются хлебозавод, элеватор.

В целом экономическая база Успенского сельского поселения обладает целым рядом факторов, способных обеспечить высокие темпы экономического роста. Реализация всего имеющегося потенциала в будущем позволит вывести экономику территории планирования на новый уровень развития, повысить конкурентоспособность поселения среди муниципальных образований Белоглинского района.

**1.4. Существующая территориально-планировочная организация Успенского сельского поселения**

Успенское сельское поселение, расположено на южной окраине муниципального образования Белоглинский район.

Рельеф территорииравнинный характеризуется сочетанием невысоких водораздельных плато с широкими, но неглубокими долинами рек.

Существующая территориально-планировочная организация Успенского сельского поселения сформирована с учетом развития экономических, природных и географических факторов. Сложившаяся транспортная структура является своего рода «скелетом» территориально-планировочной организации поселения.

Исторически формирование жилых образований – населенных пунктов, складывалось вдоль основных транспортных магистралей и вдоль рек.

Успенское сельское поселение включает в себя три населенных пункта – ст. Новолокинская, х. Туркинский и ст. Успенская, которая является административным центром данного поселения.

Станица Успенская расположена в центральной части поселения в долине реки Калалы вдоль двух региональных дорог IV технической категории в 48 км от районного центра – села Белая Глина, и в 254 км от краевого центра – г. Краснодара. Ближайшая железнодорожная станция – «Белоглинская» находится в пределах Белоглинского сельского поселения.

Территорию Успенского сельского поселения пересекают две автомобильные дороги регионального значения IV технической категории. С севера на запад вдоль западной границы поселения проходит автодорога с. Белая Глина – ст-ца Ильинская по которой осуществляется связь поселения с районным центром – селом Белая Глина. С запада на восток проходит автодорога ст-ца Успенская – ст-ца Новолокинская.

Водные объекты представлены реками Калалы и Татарка, протекающими параллельно друг другу в центральной части поселения и рекой Расшеватка протекающей по южной границе поселения.

Территорию поселения пересекают линии связи, высоковольтные линии электропередач 35кВ и 110 кВ. На территории населенных пунктов расположены: ПС 110/10 «Туркино», ПС 35/10 «Успенская» и ПС 35/10 «Новолокинская». На севере от хутора Туркинский расположена АГРС к которой с западной стороны подходит ветка газопровода-отвода.

Производственная зона поселения сосредоточена в основном вблизи населенных пунктов поселения, а также на его селитебных территориях или прилегает к ней и представлена предприятиями преимущественно сельскохозяйственного профиля.

**1.4. Характеристика сети дорог Успенского сельского поселения Белоглинского 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**

Автотранспортная система Успенского сельского поселения и Белоглинского района связана в единое целое сетью территориальных автомобильных дорог.

По территории поселения проходят две автомобильные дороги регионального значения IV технической категории: с. Белая Глина – ст-ца Ильинская и ст-ца Успенская – ст-ца Новолокинская.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование дороги | Протяженность, км | Техническая категория | Привязка | Мосты |
| начало, км+ | конец, км+ | кол-во | п.м |
|
| 1 | с.Белая Глина – ст-ца Ильинская | 58,000 | IV | 00+000 | 58+000 |  |  |
| 2 | ст-ца Успенская – ст-ца Новолокинская | 14,470 | IV | 0+000 | 14+470 |  |  |

Все дороги территориального значения имеют твердое покрытие, что обеспечивает круглогодичный проезд всех видов автомобильного транспорта.

Развитие автомобильных дорог Успенского 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 транспортной развязки в одном уровне в месте пересечения автодороги с. Белая Глина – ст-ца Ильинская и ст-ца Успенская – ст-ца Новолокинская.

Предлагаемая схема транспортной развязки может служить резервированием площади для разработки проектов пересечений, и примыканий автомобильных дорог Успенского транспортного узла.

Схема предлагаемых проектом решений по модернизации сети внешних автомобильных дорог приведена на чертеже ГП-8, ГП-12.

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

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

В южном жилом районе по ул. Красной предусмотрен автопавильон с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта местного сообщения.

**Сеть улиц и дорог в населенных пунктах**

В общем комплексе градостроительных работ большое значение имеют вопросы организации транспортного движения на территории населенных пунктов. Вопросы реконструкции транспортно-дорожной сети неотделимы от общей концепции перспективного развития Успенского сельского поселения. Существующая транспортная схема станицы Успенской представлена регулярной сеткой улиц и дорог.

Проектом предлагается развитие уличной сети населенного пункта, основанное на сохранении существующей сети улиц и дорог. Улично-дорожная сеть в станице сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации территории и характера застройки.

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

- **главные улицы**, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром: ул. Ратимова, отрезок ул. Красная и ул. Мира (ст.Успенская), ул.Советская, ул.Красная (ст.Новолокинская), ул.Школьная (х.Туркинский).

- **улицы в жилой застройке**:

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

- второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами;

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

На чертеже ГП 9 показаны основные элементы существующей и проектируемой дорожной сети населенных пунктов, обозначены дороги, характеризующиеся наиболее интенсивной загрузкой.

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

Рекомендуемая ширина существующих дорог и улиц продиктована в основном сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 10 - 40,0 м, ширину проезжей части 3,5-7,0 м.

Рекомендуемая ширина проектируемых дорог и улиц в красных линиях составляет 16,0 - 40,0 м, ширина проезжей части 7,0 - 8м.

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

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в местах скопления людей в зоне общественных центров, в зонах массового отдыха, промышленных зонах и т.д., а также уширение проезжих частей улиц и дорог перед перекрестками. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Предусматривается основная пешеходно-транспортная категория улиц. К ней относятся: ул. Ратимова, ул. Мира, ул. Красная (ст-ца Успенская), ул. Красная, ул. Советская (ст-ца Новолокинская), ул. Школьная (х.Туркинский).

Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха.

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

**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 Успенского сельского поселения Белоглинского района 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 Успенского сельского поселения Белоглинского района преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

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

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Успенского сельского поселения Белоглинского района.

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 Успенского сельского поселения Белоглинского района 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.

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

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

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

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков не до ремонта.

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Успенского сельского поселения Белоглинского района 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 Успенского сельского поселения Белоглинского района осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Успенского сельского поселения Белоглинского района от 24.07.2017 года № 51 § 2 «О внесении изменений в решение Совета Успенского сельского поселения Белоглинского района от 09 октября 2013 года № 73 § 4 «О создании муниципального дорожного фонда Успенского сельского поселения Белоглинского района»

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

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

**развития поселения**

На начало 2011 года в Успенском поселении проживало 6306 человек постоянного населения. Удельный вес поселения в общей численности населения Белоглинского муниципального района составляет 19,5 %.

По данным Всероссийской переписи населения 2002 года, на территории поселения проживало 6667 человек. Таким образом, за период 2002-2011 г.г. в Успенском поселении наблюдается тенденция абсолютного снижения численности населения: убыль составила 361 человек или 5,4 %.

**Оценка численности постоянного населения**

(в разрезе населенных пунктов Успенского поселения)

Таблица 2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Численность населения, чел. | Динамика численности населения (2011/2002 гг.) |
| 2002 г.  | 2011 г. | абсолютное изменение, чел | относительное изменение, % |
| станица Успенская | 4622 | 4402 | -220 | -4,8 |
| станица Новолокинская | 1136 | 1065 | -71 | -6,3 |
| хутор Туркинский | 909 | 839 | -70 | -7,7 |
| **Итого по поселению** | **6667** | **6306** | **-361** | **-5,4** |

В то же время по отношению к показателям начала 2008 года территория планирования является демографически растущей: за последние 3 года прирост численности населения в Успенском поселении составил 139 человек или 2,2%.

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

Компенсирующим фактором является миграционный прирост. Поселение имеет положительное сальдо миграции, однако его величина не всегда достаточна для покрытия естественной убыли населения и обеспечения демографического роста территории.

Сложившееся соотношение уровней рождаемости и смертности приводит к постепенной трансформации возрастной структуры населения в пользу старших возрастов. В Успенском поселении численность группы старше трудоспособного возраста превышает численность группы младших возрастов в 1,6 раза.

В соответствии с общепринятыми классификациями возрастная структура такого вида считается регрессивной и характеризуется высоким уровнем демографической старости.

**Половозрастной состав населения**

**Успенского сельского поселения**

Таблица 3

| № п/п | Возрастная структура населения | 2011 год |
| --- | --- | --- |
| чел. | % |
| 1.1 | Население моложе трудоспособного возраста, от 0 до 15 лет  | 1110 | 17,6 |
| 1.2 | Население в трудоспособном возрасте  | 3428 | 54,4 |
| 1.3 | Население старше трудоспособного возраста | 1768 | 28,0 |
|  | **Итого по поселению:** | **6306** | **100,0** |

**1.6.Жилищный фонд**

По данным статистики жилищный фонд Успенского сельского поселения по состоянию на 01.01.2011 г. составил 2297 жилых строений общей площадью 155 тысяч квадратных метров.

Показатель жилищной обеспеченности в расчете на 1 жителя равен 24,6 м2.

Жилая застройка представлена домами с приусадебными участками индивидуальными и 2-х квартирными общим количеством домохозяйств 2368 единиц.

Весь жилищный фонд поселения имеет процент физической сохранности в пределах допустимых норм эксплуатации зданий.

За время реализации генерального плана некоторая часть жилищного фонда войдет в категорию ветхого и аварийного, который подлежит замене в соответствии с принимаемыми стандартами нового жилищного строительства. Кроме того, часть жилой застройки, несмотря на имеющийся запас физической сохранности, является устаревшей по критериям морального износа. Проектом такой фонд рассматривается к выбытию и замене новым фондом.

Ориентировочно объемы жилого фонда, подлежащего реновации с увеличением площади домовладения, в рамках проекта определены в размере 10,0 тыс. м2.

**1.7. Структура обслуживания**

Структуру обслуживания населенного пункта образуют сеть предприятий и учреждений культурно–бытового назначения, размещенные на его территории, которые должны полнее удовлетворять потребности населения в организации быта, отдыха, воспитания и образования.

Учреждения образования в сельском поселении представлены средними общеобразовательной школами, расположенными в ст. Успенской вместимостью 460 и 350 учащихся, в ст. Новолокинской вместимостью 460 учащихся, в х. Туркинском вместимостью 460 учащихся.

Учреждения дошкольного образования в Успенском сельском поселении представлены детским садом на 90 мест в ст. Успенской и детским садом на 50 мест в х. Туркинском.

Из учреждений культуры, в ст.Успенской расположен Дом культуры на 550 мест, в ст.Новолокинской - на 500 мест, в х. Туркинском - на 328 мест,.

Объекты здравоохранения представлены: в ст. Успенской – поликлиникой на 108 посещений в смену, участковой больницей на 23 койки, туберкулезным отделением Белоглинской ЦРБ на 30 коек, в ст. Новолокинской и х. Туркинском - фельдшерско-акушерскими пунктами на 30 и 25 посещений в смену.

Из спортивных объектов в ст. Успенской имеются спортивный комплекс, стадион, в ст. Новолокинской - стадион.

На территории населенных пунктов поселения расположены предприятия розничной торговли расположены, их общая торговая площадь насчитывает 1230 м2.

Кроме того, в населенных пунктах поселения расположены отделение почтовой связи, отделение Сбербанка РФ, культовые сооружения, предприятия общественного питания и бытового обслуживания.

**1.8. Санитарное состояние**

Анализ экологической ситуации, сложившейся за последние десятилетия в Успенском сельском поселении и в Белоглинском районе в целом, на основе оценки риска для здоровья населения и состояния экологических систем позволяет выделить следующие основные экологические проблемы:

1. Отсутствует централизованная канализация в населенных пунктах.

2. На сегодняшний день часть жилой застройки находится в санитарно-защитных зонах производственных предприятий, отсутствует санитарно-защитное озеленение предприятий.

3. Площадь зеленых насаждений общего пользования ниже нормативной.

4. Недостаточен уровень благоустройства улиц в жилой застройке, требуется реконструкция существующих твердых покрытий и дополнительное устройство новых.

5. Расположение свалок мусора и скотомогильников на недопустимом санитарном разрыве до жилой застройки.

**1.9. Баланс современного использования территории**

**1.9.1. Баланс современного использования территории**

**Успенского сельского поселения**

Таблица 4

|  |  |
| --- | --- |
| **Категория земель** | **Площадь земель** |
| **Существующее положение, га** | **%** |
| **Общая площадь земель Успенского сельского поселения в установленных границах, в т.ч.:** | **46558,5** | **100,0** |
| **1. Земли населенных пунктов всего, в т.ч.:** | **2414,1** | **5,19** |
| - ст. Успенская | 1703,5 | 3,66 |
| - ст. Новолокинская | 446,6 | 0,96 |
| - ст. Туркинская | 264,0 | 0,57 |
| **2. Земли сельскохозяйственного назначения, из них:** | **42954,2** | **92,26** |
| - территории сельскохозяйственных производств | 470,4 | 1,01 |
| - территория рекреационного назначения (лагерь, рыб. база) | 5,5 | 0,01 |
| **3. Земли промышленности, транспорта, энергетики, связи и иного специального назначения, из них:** | **139,5** | **0,3** |
| **5. Земли водного фонда** | **1050,7** | **2,26** |

**1.9.2. Баланс современного использования территории**

**населенных пунктов Успенского сельского поселения**

**станица Успенская**

Таблица 5

| **№ п/п** | **Вид территории** | **Показатели** |
| --- | --- | --- |
| **Существующее состояние** |
| **Кол-во, га** | **% к итогу** |
|  | **Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах, всего** | **1703,5** | **100** |
| **1.** | **Жилая зона,** в том числе: | **915,7** | **53,8** |
| 1.1 | Территория индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками  | 915,7 | 53,7 |
| **2.** | **Общественно-деловая зона** | **19,4** | **1,1** |
| 2.1 | Территория административных, кредитно-финансовых, культурно-бытовых, торговых, предприятий связи и общественного питания | 8,1 | 0,5 |
| 2.2 | Территория детских дошкольных и общеобразовательных учреждений | 5,5 | 0,3 |
| 2.3 | Территория учреждений здравоохранения | 3,7 | 0,2 |
| 2.4 | Территория культовых сооружений | 2,1 | 0,1 |
| **3.** | **Производственная зона** | **16,7** | **0,9** |
| **4.** | **Зона инженерной и транспортной инфраструктур** | **237,2** | **13,9** |
| 4.1 | Улицы, дороги, проезды, площади | 235,5 | 13,8 |
| 4.2 | Сооружения инженерной инфраструктуры | 1,7 | 0,1 |
| **5.** | **Рекреационная зона**  | **5,8** | **0,3** |
| 5.1 | Зеленые насаждения общего пользования | 5,1 | 0,3 |
| 5.2 | Спортивные сооружения | 0,7 | 0,1 |
| **6.** | **Зона специального назначения** | **8,7** | **0,5** |
| 6.1 | Кладбище | 8,7 | 0,5 |
| **7.** | **Зона земель** сельскохозяйственного использования | **400,0** | **23,6** |
| **8.** | **Прочие** | **100,0** | **5,9** |
|  | Водная поверхность | 100,0 | 5,9 |

**станица Новолокинская**

Таблица 6

| **№ п/п** | **Вид территории** | **Показатели** |
| --- | --- | --- |
| **Существующее состояние** |
| **Кол-во, га** | **% к итогу** |
|  | **Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах, всего** | **446,6** | **100** |
| **1.** | **Жилая зона,** в том числе: | **200,8** | **45,0** |
| 1.1 | Территория индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками | 200,8 | 45,0 |
| **2.** | **Общественно-деловая зона** | **3,0** | **0,7** |
| **2.1** | Территория административных, кредитно-финансовых, культурно-бытовых, торговых, предприятий связи и общественного питания | 1,0 | 0,2 |
| **2.2** | Территория детских дошкольных и общеобразовательных учреждений | 1,4 | 0,3 |
| **2.3** | Территория учреждений здравоохранения | 0,1 | - |
| **2.4** | Территория религиозного назначения | 0,5 | 0,2 |
| **3.** | **Производственная зона** | **16,5** | **3,7** |
| **4.** | **Зона транспортной инфраструктуры** | **52,5** | **11,7** |
| **4.1** | Улицы, дороги, проезды, площади | 52,1 | 11,6 |
| **4.2** | Сооружения инженерной инфраструктуры | 0,4 | 0,1 |
| **5.** | **Рекреационная зона**  | **4,4** | **1,0** |
| 5.1 | Зеленые насаждения общего пользования | 2,8 | 0,6 |
| 5.2 | Спортивные сооружения | 1,6 | 0,4 |
| **6.** | **Зона специального назначения** | **1,2** | **0,2** |
| 6.1 | Кладбище | 1,2 | 0,2 |
| **7.** | **Зона земель** сельскохозяйственного использования | **96,4** | **21,7** |
| **8.** | **Прочие** | **71,8** | **16,0** |
|  | Водная поверхность | 71,8 | 16,0 |

**хутор Туркинский**

Таблица 7

| **№ п/п** | **Вид территории** | **Показатели** |
| --- | --- | --- |
| **Существующее состояние** |
| **Кол-во, га** | **% к итогу** |
|  | **Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах, всего** | **264,0** | **100** |
| **1.** | **Жилая зона,** в том числе: | **117,7** | **44,5** |
| 1.1 | Территория индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками | 117,7 | 44,5 |
| **2.** | **Общественно-деловая зона** | **4,1** | **1,5** |
| 2.1 | Территория административных, кредитно-финансовых, культурно-бытовых, торговых, предприятий связи и общественного питания | 1,3 | 0,5 |
| 2.2 | Территория детских дошкольных и общеобразовательных учреждений | 2,7 | 1,0 |
| 2.3 | Территория учреждений здравоохранения | 0,1 | - |
| **3.** | **Зона транспортной инфраструктуры** | **30,3** | **11,4** |
| 3.1 | Улицы, дороги, проезды, площади | 30,2 | 11,4 |
| 3.2 | Сооружения инженерной инфраструктуры | 0,1 | - |
| **4.** | **Рекреационная зона**  | **0,7** | **0,3** |
| 4.1 | Зеленые насаждения общего пользования | 0,7 | 0,3 |
| **5.** | **Зона специального назначения** | **1,2** | **0,4** |
| 5.1 | Кладбище | 1,2 | 0,4 |
| **6.** | **Зона земель населенного пункта,** в том числе сельскохозяйственного использования | **110,0** | **41,9** |

**1.10. Перечень основных факторов риска возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера**

К опасным геологическим явлениям и процессам, возможным на рассматриваемой территории, относятся землетрясения и просадка грунтов.

Перечень поражающих факторов источников природных ЧС геологического происхождения, характер их действий и проявлений, согласно ГОСТ Р 22.0.06-95:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Источник природной ЧС | Наименование поражающего фактора природной ЧС | Характер действия, проявления поражающего фактора источника природной ЧС |
| Землетрясение | Сейсмический | Сейсмический удар; Деформация горных пород; Взрывная волна; Извержение вулкана; Нагон волн (цунами); Гравитационное смещение горных пород, снежных масс, ледников; Затопление поверхностными водами; Деформация речных русел |
| Физический | Электромагнитное поле |
| Просадка в лесовых грунтах | Гравитационный | Деформация земной поверхности; Деформация грунтов |

Опасность геологических явлений по категориям опасности в районе генерального плана Успенского сельского поселения, в соответствии со СНиП 22-01-95, оценивается следующим образом:

- землетрясения – опасная категория;

- просадочность лессовых пород – весьма опасная категория.

В соответствии с Приложением к приказу МЧС России № 329 от 8.07.2004 г., указанные опасные геологические явления и процессы относятся к возможным источникам природных ЧС на рассматриваемой территории в следующих случаях:

- землетрясения – 5 баллов и более.

- оползни, обвалы, осыпи, просадка лессовых пород – число погибших 2 человека и более, число госпитализированных - 4 человека и более; прямой материальный ущерб от которого составляет гражданам – 100 МРОТ, организации – 500 МРОТ и более; разрушение почвенного покрова на площади - 10 га и более; гибель посевов с/х культур или природной растительности единовременно на площади - 100 га и более.

К опасным гидрологическим явлениям и процессам на рассматриваемой территории, относятся подтопление; затопление вблизи русла; заболачивание вблизи русла; эрозионно-акумулятивные процессы временных водотоков; делювиальный снос и аккумуляция отложений.

Перечень поражающих факторов источников природных ЧС гидрологического происхождения, характер их действий и проявлений, согласно ГОСТ Р 22.0.06-95:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Источник природной ЧС | Наименование поражающего фактора природной ЧС | Характер действия, проявления поражающего фактора источника природной ЧС |
| Русловая эрозия | Гидродинамический | Гидродинамическое давление потока воды. Деформация речного русла. |
| Деформация речного русла. |
| Подтопление | Гидростатический | Повышение уровня грунтовых вод |
| Гидродинамический | Гидродинамическое давление потока грунтовых вод |
| Гидрохимический | Загрязнение (засоление) почв, грунтов; Коррозия подземных металлических конструкций |

Опасность гидрологических явлений по категориям опасности в районе генерального плана Успенского сельского поселения, в соответствии со СНиП 22-01-95, оценивается следующим образом:

-подтопления – умеренно опасная категория;

-затопления – умеренно опасная категория;

-эрозионно-акумулятивные процессы временных водотоков (оврагообразование, плоскостной смыв) – умеренно опасная категория.

В соответствии с Приложением к приказу МЧС России № 329 от 8.07.2004 г., указанные опасные гидрологические явления и процессы относятся к возможным источникам природных ЧС на рассматриваемой территории в следующих случаях:

- эрозия, склоновый смыв – число погибших 2 человека и более, число госпитализированных - 4 человека и более; прямой материальный ущерб от которого составляет гражданам – 100 МРОТ, организации – 500 МРОТ и более; разрушение почвенного покрова на площади - 10 га и более; гибель посевов с/х культур или природной растительности единовременно на площади - 100 га и более;

- высокие уровни воды (половодье, зажор, затор, дождевой паводок), сель – решение об отнесении явления к ЧС принимается органами управления по делам ГО и ЧС на основании данных территориальных органов.

В районе проектируемого объекта возможны следующие опасные метеорологические явления и процессы: ливневые дожди с грозами и градом, туманы, снегопады, обледенения. В летнее время возможно повышение температуры окружающего воздуха до 400.

Перечень поражающих факторов источников природных ЧС метеорологического происхождения, характер их действий и проявлений, согласно ГОСТ Р 22.0.06-95:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Источник природной ЧС | Наименование поражающего фактора природной ЧС | Характер действия, проявления поражающего фактора источника природной ЧС |
| Сильный ветер. Ураган. | Аэродинамический | Ветровой поток |
| Ветровая нагрузка |
| Аэродинамическое давление |
| Вибрация |
| Смерч. Вихрь | Аэродинамический | Сильное разряжение воздуха |
| Вихревой восходящий поток |
| Ветровая нашрузка |
| Продолжительный дождь (ливень) | Гидродинамический | Поток (течение) воды |
| Затопление территории |
| Сильный снегопад | Гидродинамический | Снеговая нагрузка |
| Снежные заносы |
| Сильная метель | Гидродинамический | Снеговая нагрузка. |
| Ветровая нагрузка. |
| Снежные заносы. |
| Гололед | Гравитационный | Гололедная нагрузка. |
| Динамический | Вибрация |
| Град | Динамический | Удар |
| Гроза | Электрофизический | Электрические разряды |
| Туман | Теплофизический | Снижение видимости (помутнение воздуха) |
| Засуха | Тепловой | Нагревание почвы, воздуха. |
| Суховей | Аэродинамический | Иссушение почвы. |
|  | Тепловой |

Категорированию по условиям СНиП 22-01-95 подлежат:

- ураганы – опасная категория.

Согласно Приложению к приказу МЧС России №329 от 08.07.2004 г., приведенные метеорологические явления относятся к возможным источникам ЧС на территории Успенского сельского поселения в следующих случаях:

- сильный ветер, в т.ч. смерч – скорость ветра (включая порывы) - 25 м/сек и более.

- очень сильный дождь – количество осадков 50 мм и более за 12 ч;

- сильный ливень (очень сильный ливневый дождь) – количество осадков 30 мм и более за 1 час и менее;

- продолжительные сильные дожди – количество осадков 100 мм и более за период более 12 ч., но менее 48 ч;

- очень сильный снег – количество осадков не менее 20 мм за период не более 12 ч;

- сильная метель – общая или низовая метель при средней скорости ветра 15м/сек и более и видимости менее 500 м;

- крупный град – диаметр градин 20 мм и более;

- сильное гололедно-изморозевое отложение на проводах (при диаметре отложения на проводах гололедного станка 20 мм и более для гололеда; для сложного отложения и налипания мокрого снега – 35 мм и более);

- сильный туман (видимость 50 м и менее);

- сильная жара (решение об отнесении явления к ЧС принимается органами управления по делам ГО и ЧС на основании данных территориальных органов).

На территории Успенского сельского поселения существует опасность природных пожаров на полях и в лесополосах.

Перечень поражающих факторов природных пожаров, характер их действий и проявлений:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Источник природной ЧС | Наименование поражающего фактора природной ЧС | Характер действия, проявления поражающего фактора источника природной ЧС |
| Пожар ландшафтный, лесной | Теплофизический | Пламя |
| Нагрев тепловым потоком |
| Тепловой удар |
| Помутнение воздуха |
| Опасные дымы |
| Химический | Загрязнение атмосферы, почвы, грунтов, гидросферы |

Оценка последствий лесных пожаров (ЛП) проведена согласно «Методике оценки последствий лесных пожаров» «Сборника методик по прогнозированию возможных аварий, катастроф, стихийных бедствий в РСЧС», Книга 2, 1994 г.

Класс горимости лесных насаждений Успенского сельского поселения – II.

Максимальные линейные скорости распространения низовых ЛП составят: фронта - до 30 м/ч; флангов - до 18 м/ч; тыла ЛП Vm - до 13 м/ч.

Максимальные линейные скорости распространения верховых ЛП: фронта устойчивого ЛП – 120 м/ч; фронта беглого ЛП - 4500 м/ч; флангов – 18 м/ч; тыла –13 м/ч.

Максимальное приращение площади пожара составит: при низовых ЛП – до 17 га/сут.; при верховых ЛП – до 200 га/сут.

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

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

-уровнем развития общества;

-социальной структурой;

-укладом жизни;

-характером расселения по территории поселения;

-свободным временем и реальными доходами населения;

-культурно-бытовыми потребностями;

-концентрацией мест жительства и мест работы;

-ростом поселения и др.

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

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

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

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

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

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

Таблица 2.

**Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измере-ния** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | Воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | Водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | Железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 75,6 | 75,6 | 75,6 | 75,6 | 75,6 | 75,6 | 75,6 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 200 | 200 | 220 | 225 | 230 | 242 | 250 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.

**Параметры уличной сети в пределах сельского поселения**

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 4.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия**  | **Ед.изм.** | **Кол-во** |
| **2019** | **I этап** | **I I этап** |
| 1 | Асфальт | км | 4,53 | 4,53 | 4,53 |
| 2 | Гравий | км | 45,6 | 45,6 | 45,6 |

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

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

На территории Успенского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 6500 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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

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

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

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

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2031 г. для Успенского 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 Успенском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

*Связанная с транспортом двигательная активность*. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

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

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить 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 Успенского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

-капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

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

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**по видам транспорта**

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

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

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

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

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

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

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

* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
* организация безопасных пешеходных переходов;
* строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;

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

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

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

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

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

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

**парковочного пространства**

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

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

**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 (2021 г.):

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

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

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

на расчётный срок (2031г.):

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

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

-строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Белоглинского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2018 гг;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2018-2031 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2018-2031 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 Белоглинский район, бюджета Успенского сельского поселения Белоглинского района.

 Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2032 годов составляет 37 846,2. руб., в том числе по годам:

2018 год – 2 261,5 тыс. рублей;

2019 год – 1844,1тыс. рублей;

2020 год – 2769,6 тыс.рублей;

2021 год – 2 344,4 тыс.рублей;

2022 год – 2 476,1 тыс.рублей;

2022-2032 годы – 26 150,5 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 Успенского сельского поселения Белоглинского района** **на 2018-2031 годы** |
| 1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Успенского 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 Успенского сельского поселения |
| 1.1.1 | -инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; |  | 2018 | 50,00 |  |  | 50,00 |  | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; | Администра-ция Успенского сельского поселения |
| 2019 | 50,00 |  |  | 50,00 |  |
| 2020 | 50,00 |  |  | 50,00 |  |
| 2021 | 50,00 |  |  | 50,00 |  |
| 2022 | 50,00 |  |  | 50,00 |  |
| 2022-2032 | 500,00 |  |  | 500,00 |  |
| **Всего** | **750,00** |  |  | **750,00** |  |  |
| 1.1.2 | -разработка проекта организации дорожного движения; |  | 2018 | 100,00 | 0,0 |  | 100,00 |  | -разработка проекта организации дорожного движения; | Администра-ция Успенского сельского поселения |
| 2019 | 100,00 |  |  | 100,00 |  |
| 2020 | 100,00 |  |  | 100,00 |  |
| 2021 | 100,00 |  |  | 100,00 |  |
| 2022 | 100,00 |  |  | 100,00 |  |
| 2022-2032 | 1000,00 |  |  | 1000,00 |  |
| **Всего** | **1500,00** |  |  | **1500,00** |  |  |
| 1.1.3 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров |  | 2018 | 500,00 | 0,00 |  | 500,00 |  | подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы,строительство тротуара | Администра-ция Успенского сельского поселения |
| 2019 | 500,00 | 0,00 |  | 500,00 |  |
| 2020 | 500,00 | 0,00 |  | 500,00 |  |
| 2021 | 500,00 | 0,00 |  | 500,00 |  |
| 2022 | 500,00 | 0,00 |  | 500,00 |  |
| 2022-2032 | 5000,00 | 0,00 |  | 5000,00 |  |
| Всего | **7500,00** |  |  | **7500,00** |  |  |  |
| 1.1.4. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2018 | 1511,5 | 0,00 | 0,00 | 1511,5 | **0,00** | автомобиль-ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | Администра-ция Успенского сельского поселения |
| 2019 | 1094,1 | 0,00 | 0,00 | 1094,1 | **0,00** |
| 2020 | 2019,6 | 0,00 | 0,00 | 2019,6 | **0,00** |
| 2021 | 1594,4 | 0,00 | 0,00 | 1594,4 | **0,00** |
| 2022 | 1726,1 | 0,00 | 0,00 | 1726,1 | **0,00** |
| 2022-2032 | 18650,5 | 0,00 | 0,00 | 18650,5 | **0,00** |
| **Всего** | **26596,2** |  |  | **26596,2** |  |  |  |
| 1.2 | Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях |
| 1.2.1 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов |  | 2018 | 100,00 | 0,0 |  | 100,00 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | Администра-ция Успенского сельского поселения |
| 2019 | 100,00 | 0,0 |  | 100,00 |  |
| 2020 | 100,00 | 0,0 |  | 100,00 |  |
| 2021 | 100,00 | 0,0 |  | 100,00 |  |
| 2022 | 100,00 | 0,0 |  | 100,00 |  |
| 2022-2032 | 1000,00 | 0,0 |  | 1000,00 |  |
| **Всего** | **1500,00** |  |  | **1500,00** |  |  |

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

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения на период 2018-2032 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

**Территория Успенского сельского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 1,0 | 6,0 |

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

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

Таблица 7.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Едини-ца измере-ния** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2022-2032** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 0,6 | 1,3 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 7,0 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 17 | 15 | 15 | 11 | 10 | 7 |
| 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 Светлогорского 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. | 6500 | 6700 |
| **Транспортная инфраструктура** |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 75,6 | 75,6 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 4,5 |  4,5 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 200 | 230 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 1 | 1 |

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

**Успенского сельского поселения Белоглинского 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 Успенского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

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

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

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

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

Глава Успенского сельского поселения

Белоглинского района Ю.А.Щербакова