

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**Кировского сельского поселения Славянского района**  
**на 2017-2029 годы**

УТВЕРЖДЕНА  
решением Совета Кировского  
сельского поселения Славянского  
района от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**Кировского сельского поселения Славянского района**  
**на 2017-2029 годы**

## СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт.....	5
Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	8
1.1 Анализ положения Кировского сельского поселения Славянского района в структуре пространственной организации Краснодарского края.....	8
1.2 Социально-экономическая характеристика Кировского сельского поселения Славянского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.....	8
1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	11
1.4. Характеристика сети дорог Кировского сельского поселения Славянского 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.....	12
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	16
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	16
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	17
1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.....	17
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	17
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	18
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района.....	19
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района.....	20
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	20
Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Кировского сельского поселения Славянского района.....	22

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.....	22
2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.....	24
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	25
2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.....	25
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	28
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	29
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	29
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.....	31
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).....	32
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	32
4.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.....	33
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	34
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств.....	35
4.5. Мероприятия по развитию сети дорог поселения.....	35
Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	37
Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	42
Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Кировского сельского поселения Славянского района.....	44

## ПАСПОРТ

### комплексного развития транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района на 2017-2029 годы

<b>Наименование программы</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района на 2017-2029 годы (далее – Программа)
<b>Основание для разработки программы</b>	- 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»; - Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Генеральный план Кировского сельского поселения Славянского района Краснодарского края; - Устав Кировского сельского поселения Славянского района
<b>Заказчик программы</b>	Администрация Кировского сельского поселения Славянского района Юридический и почтовый адрес: 353582, Краснодарский край, Славянский район, хут. Галицын, ул. Мира, 24
<b>Разработчик программы</b>	ООО «Градпроект» Юридический и почтовый адрес: 353560, Краснодарский край, Славянский район, г. Славянск-на-Кубани, ул. Дзержинского, дом 356.
<b>Цель программы</b>	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Кировского 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
<b>Задачи программы</b>	1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Кировского 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:

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 0 %;
- доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств;
- протяженность линий общественного пассажирского транспорта 21,6 км;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта - 16 шт.;
- протяженность автомобильных дорог – 100 км;
- из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия – 30 км;
- протяженность тротуаров – 15 км;
- из общей протяженности тротуары с капитальным типом покрытия – 10 км;
- количество объектов придорожного сервиса - 1 комплекс.

**Сроки и этапы реализации Программы**

Срок реализации Программы 2017-2029 годы, в 2 этапа:  
1 этап – с 2017 по 2021 годы  
2 этап – с 2022 по 2029 годы

**Укрупненное 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-изыскательские 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 2017-2029 годов составляет 90 864,6 тыс. руб., в том числе по годам:  
2017 год – 5464,6 тыс. рублей;  
2018 год – 5950 тыс. рублей;  
2019 год – 6250 тыс. рублей;  
2020 год – 7050 тыс. рублей;  
2021 год – 7350 тыс. рублей;  
2022-2029 – 58800 тыс. рублей.

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета Кировского сельского поселения Славянского района и внебюджетных источников

**Ожидаемые  
результаты  
реализации  
Программы**

Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Кировского сельского поселения Славянского района

**Система  
контроля за  
исполнением  
Программы**

Совет депутатов Кировского сельского поселения Славянского района.

**Основные  
исполнители  
Программы**

-администрация муниципального образования Славянский район (в рамках своих полномочий);  
-администрация Кировского сельского поселения Славянского 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 Кировского сельского поселения Славянского района в структуре пространственной организации Краснодарского края**

Территория Кировского сельского поселения расположена в восточной части Славянского района Краснодарского края.

В своих административных границах Кировское сельское поселение занимает площадь 13,6 тыс. га. Связь с городом Славянск-на-Кубани и населенными пунктами Славянского района осуществляется по автомобильным дорогам межмуниципального значения г. Славянск-на-Кубани – ст. Петровская – п. Целинный – с. Ачуево, ст. Петровская – п. Забойский и ст. Петровская – х. Водный – х. Галицын.

Территория Кировского сельского поселения представляет собой, в основном, зону сельскохозяйственного назначения. Значительная часть территории используется для выращивания риса.

В центральной части в меридиональном направлении территорию поселения пересекает автомобильная дорога межмуниципального значения г. Славянск-на-Кубани – ст. Петровская – п. Целинный – с. Ачуево. Через с. Погорелово, х. Галицын и х. Красноармейский Городок пролегает автомобильная дорога межмуниципального значения ст. Петровская – п. Забойский. По южной окраине х. Галицын проходит автомобильная дорога межмуниципального значения ст. Петровская – х. Водный – х. Галицын

### **1.2. Социально-экономическая характеристика Кировского сельского поселения Славянского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса**

**Численность населения** Кировского сельского поселения на 2009 год составляет 4012 человек.

- **Экономическая база.** На территории Кировского сельского поселения функционируют следующие предприятия:
- предприятие ЧП «Алавердова» по переработке молока и выпуска кисломолочной продукции, сметаны и сыров;
- колбасный цех ЧП «Галицынские колбасы»;
- ООО «Галицынский рисо завод»;
- завод строительных материалов ОАО «Славянский кирпич».

#### **Отраслевая структура экономики.**

В качестве основной детерминанты перспективного развития Кировского сельского поселения выступает высокий потенциал территории для ведения отраслей сельскохозяйственного производства и развития промышленности строительных материалов.



Перспективное развитие во многом связано с реализацией аграрного потенциала в части интенсификация производства зерна. Большое значение для развития зернового хозяйства поселения имеет совершенствование технологий в рисосеянии.

Важную роль в оптимизации хозяйственной структуры поселения и повышения ее эффективности будет иметь наращивание производственного потенциала в животноводстве. Кроме того, это позволит несколько снизить уровень социальной напряженности, связанной с нехваткой рабочих мест.

В отраслевом разрезе перспективы животноводческой отрасли в первую очередь связаны с развитием скотоводства и свиноводства, в особенности крупнотоварных форм их организации.

Равноприоритетное значение получает укрепление системы кормообеспечения (совершенствование полевого и лугопастбищного кормопроизводства), как необходимый фактор восстановления и ускоренного развития животноводства.

Дополнительным источником развития территории будет расширение существующих и строительство новых производственных мощностей по переработке получаемого сельскохозяйственного сырья, в частности в стратегии развития поселения рассматривается возможности:

- по увеличению переработки молока на базе ЧП «Алавердова» и выпуска кисломолочной продукции, сметаны и сыров;
- расширение ассортимента выпускаемых колбас, продуктов копчения (о корока, сало и т.п.) на базе колбасного цеха ЧП «Галицынские колбасы»;
- расширение ассортимента и увеличение объемов производства продукции на ООО «Галицынский рисо завод».

Главным образом усиление промышленных функций территории будет осуществляться за счет дальнейшего развития производства строительных материалов на базе ОАО «Славянский кирпич». К настоящему времени это наиболее динамично развивающийся сектор в сфере материального производства поселения. В этом направлении намечена дальнейшая реконструкция, модернизация существующих мощностей, строительство новых технологических линий по выпуску строительного кирпича. Кроме того, рассматривается возможность строительства цехов по выпуску черепицы и гончарных изделий.

Генеральный план Кировского сельского поселения предусматривает дальнейшее развитие существующей территориально-планировочной структуры в увязке со вновь осваиваемыми территориями, комплексное решение экологических и градостроительных задач, развитие системы внешнего транспорта.

Производственные территории представлены предприятиями агропромышленного комплекса и сосредоточены, в основном, вблизи населенный пунктов Кировского сельского поселения. На землях сельскохозяйственного назначения расположены производственные территории: полевые станы, мастерские, молочно-товарные фермы, конторские здания, склады удобрений, стоянки сельскохозяйственной техники, сохраняемые или предлагаемые к восстановлению проектом по прямому функциональному назначению.

Центром Кировского сельского поселения является хутор Галицын. В основу планировочного решения генерального плана положена идея создания современного

компактного населенного пункта на основе анализа существующего положения с сохранением и усовершенствованием планировочной структуры в увязке с вновь осваиваемыми территориями с учетом сложившихся природно-ландшафтного окружения и транспортных связей, наличия оросительной системы, а также автомобильных дорог межмуниципального значения.

Генеральным планом градостроительного развития хутора Галицын предложены следующие решения:

- функциональное зонирование территории, с компактной селитебной зоной и упорядоченной производственной зоной;
- максимальное использование внутренних территориальных резервов для нового строительства;
- уточнение границ хутора и расширение территории населенного пункта в северном направлении;
- строительство жилых кварталов индивидуальной жилой застройки в северной части хутора;
- создание зоны отдыха с благоустроенным парком и выходом на берег р. Протока;
- приоритетность экологического подхода при решении планировочных задач и обеспечения экологически безопасного развития территории.

Генеральный план содержит проектное градостроительное зонирование, направленное на оптимизацию использования территории населенного пункта, обеспечение комфортного проживания жителей хутора, создание современной социальной, транспортной и инженерной инфраструктур.

В составе генерального плана рассматривались следующие вопросы:

- прогноз устойчивого развития хутора Галицын в качестве центра сельского поселения;
- комплексное решение экологических и градостроительных задач.

Основная идея территориального развития состоит в следующем:

- выявление сформировавшегося каркаса хутора - планировочного, транспортного, технического, зелёного;
- проектирование перспективного развития хутора, как органичное развитие сложившегося каркаса, который предусматривает реконструкцию и развитие периферийных зон;
- компактное развитие периферийных зон населенного пункта;
- прогноз жилищного фонда составлен на основе следующих предпосылок:
  - обеспечение комфортности проживания населения
  - увеличение обеспеченности жилищным фондом до 23м<sup>2</sup> на 1 человека существующего населения, обеспечение жилищным фондом прирастающего населения.

При разработке генерального плана хутора намечен ряд мероприятий, суть которых заключается в следующем:

- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- совершенствование функционального зонирования населенного пункта;
- формирование общественного центра;
- формирование подцентров;

- проектирование многофункциональной системы зеленых насаждений населенного пункта, включая создание зеленой зоны отдыха;
- реконструкция и благоустройство существующей застройки;
- новое строительство;
- дальнейшее развитие и реконструкция производственной зоны.

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

х. Галицын находится в юго-восточной части земель сельского поселения. Территория хутора представляет собой единое планировочное образование, расположенное на левом берегу р. Протока. Для освоения на первую очередь строительства (до 2019г.), расчетный срок (до 2029г.) и перспективу проектом определены территории развития жилой зоны, расположенные в северной части хутора Галицын в виде кварталов индивидуальной жилой застройки.

Проектом выделена основная производственная зона, расположенная в западной части населенного пункта на прилегающих территориях, которая проектом предложено реконструировать и модернизировать. Кирпичный завод, расположенный на юго-западной окраине хутора проектом сохраняется в существующих территориях.

Типы производственных зон устанавливаются в зависимости от предусматриваемых видов использования, ограничений на использование территорий и характера застройки каждой конкретной зоны.

Проектом предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

Совершенствование транспортной инфраструктуры населенного пункта заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц, и проездов по категориям в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Генеральным планом предполагается изменение существующих границ х. Галицын с включением земель сельскохозяйственного назначения в северной части хутора. Для развития жилой зоны будут использованы внутренние территориальные резервы населенного пункта.

Территориальное развитие населенных пунктов х. Беликов и села Погорелово проектом не предусматривается. Предполагается, что развитие жилой застройки будет происходить за счет её уплотнения. В х. Красноармейский Городок развитие жилой застройки на первую очередь строительства до 2019 г. предложено за счет уплотнения жилой застройки, а развитие на расчетный срок предусмотрено в южной части северного жилого массива.

#### **1.4. Характеристика сети дорог Кировского сельского поселения Славянского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Существующая сеть автомобильных дорог Кировского сельского поселения обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями, а также между населенными пунктами Славянского района и производственными и сельскохозяйственными предприятиями.

Основными транспортными артериями сельского поселения являются автомобильные дороги межмуниципального значения г. Славянск-на-Кубани – ст. Петровская – п. Целинный – с. Ачуево, ст. Петровская – п. Забойский и ст. Петровская – х. Водный – х. Галицын. Протяженность дороги межмуниципального значения – 27,1 км в границах Кировского сельского поселения

В настоящее время автомобильные дороги межмуниципального значения находятся на балансе ГКУ КК «Краснодаравтодор».

Загруженность автомобильных дорог межмуниципального значения представлена в таблице 1.

**Среднегодовая суточная интенсивность и состав транспортного потока на сети автомобильных дорог общего пользования.**

Таблица 1

Район	Наименование дороги	№ учетного пункта	Местоположение учетного пункта, км	Перегон		Протяженность, км	Среднегодовая суточная интенсивность, авт./сут	Среднегодовая суточная интенсивность, приведённая к	Среднегодовая суточная интенсивность по видам транспорта, авт./сут.																	
				Начало, км	Конец, км				Легковые до 2 т, шт.	Средние от 2,1 до 5 т., шт.	Прицепы, шт.	Тяжелые от 5,1 до 8 т., шт.	Прицепы, шт.	Более 8 т., шт.	Прицепы, шт.	Всего грузовых, шт.	Всего грузовых, %	Легковые, шт.	Легковые, %	Автобусы, шт.	Автобусы, %	Тракторы, %	Тракторы легкие, шт.	Прицепы, шт.	Тракторы тяжелые, шт.	Прицепы, шт.
	ст. Петровская – п. Забойский	1168	14,000	6,955	17,440	10,485	722	877	20	42	0	8	0	37	8	107	15	592	82	16	2	1	4	2	1	0
	г. Славянск – на – Кубани – ст. Петровская – п. Целинный – с. Ачуево	195	41,000	22,144	68,345	46,201	1166	1480	17	92	0	13	0	71	19	193	17	925	79	41	4	1	7	3	0	0

Существующая транспортная схема населенных пунктов представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах Кировского сельского поселения составляет 97,6 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 22,8 км. Протяженность тротуаров 4,7 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием – 3 км.

В населенных пунктах Кировского сельского поселения генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Улично-дорожная сеть проектировалась в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

-поселковая дорога – осуществляет связь населенного пункта с внешней дорогой общей сети, в сложившихся условиях она является частью дороги межмуниципального значения;

-главные улицы – осуществляют связь жилых территорий с общественным центром;

-улицы в жилой застройке:

*основная* – осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,

*второстепенная* – осуществляет связь между основными жилыми улицами,

*проезд* – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Ширина магистральных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 7,0 – 12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Следует предусмотреть размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных 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.

Количество индивидуальных автомобилей у жителей поселения:

2014 г – 991 шт.

2015 г – 1017 шт.

2016 г – 1045 шт.

2017 г – 1054 шт.

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

На территории малоэтажной многоквартирной жилой застройки расположены индивидуальные гаражи блочного типа.

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 Кировского сельского поселения отсутствуют.

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

Для обеспечения перевозки пассажиров между населенными пунктами района осуществляются регулярные автобусные маршруты. В поселении



имеется один маршрут прохождения общественного транспорта, два автобуса, 6 рейсов в день.

### **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 по дорогам межмуниципального значения Кировского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью более 8 т. в количестве около 400 авт./сут.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Кировского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т.

Текущим ремонтом и обслуживанием межмуниципальных дорог занимается владелец – ГКУ КК «Краснодаравтодор». Обслуживанием и текущим ремонтом улиц и проездов в населенных пунктах и дорог внутрипоселенческого значения занимается администрация поселения.

### **1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Кировского сельского поселения.

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 Кировского сельского поселения и формированию условий для его роста.

#### **1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района**

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

- высокий процент износа дорожной сети;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

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

Генеральным планом муниципального образования Кировское 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;
- модернизация автомобильных дорог межмуниципального значения.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные, второстепенные и проезды. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16-18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в южной части хутора Беликов в районе автомобильной развязки ст. Петровская - п. Ачуево – х. Галицын.

### **1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района**

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

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Кировского сельского поселения Славянского 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 аварийных участков.

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 Кировского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

-риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

#### **Объемы и источники финансирования муниципального дорожного фонда Кировского сельского поселения (тыс. руб.):**

Таблица 2

Источник финансирования	2014		2015		2016		2017	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Местный бюджет (от поступления акцизов)	2460,0	2436,2	2771,4	2755,4	3794,5	3533,6	3908,8	1758,8
Краевой бюджет	2000,0	1973,8	1900,0	1900,0			1305,8	
Спонсорские средства	135,0	135,0	43,0	43,0	60,0	60,0	250,0	250,0
Всего	4595,0	4545,0	4714,4	4698,4	3854,5	3593,6	5714,6	2008,8

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Кировского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Кировского сельского поселения от 28 октября 2013 года № 3 «О создании муниципального дорожного фонда Кировского сельского поселения Славянского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Кировского сельского поселения Славянского района».

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

### 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

**Современное состояние.** Численность постоянного населения Кировского сельского поселения на 2009 год составляет 4012 человек.

Кировское сельское поселение входит в состав Славянского района и включает в себя 4 населенных пункта: административный центр хутор Галицын, хутор Беликов, хутор Красноармейский городок, село Погорелово.

Кировское сельское поселение относится к категории муниципальных образований с низкой численностью населения и низкой плотностью населения. Все населенные пункты относятся к категории средних населенных пунктов (от 200 до 1000 человек). Хутор Красноармейский Городок и село Погорелово имеют практически одинаковую численность населения, в них размещается по 14% населения, в х. Беликов проживают 24% населения.

#### Параметры демографического прогноза

Таблица 3

Наименование	Ед. измерения	2009/2013	2014/2018	2019/2023	2024/2028
Коэффициент суммарной рождаемости	ед.	1,565	1,627	1,713	1,795
Общий коэффициент рождаемости	промилле	12,2	12,5	11,8	11,2
Средняя ожидаемая продолжительность предстоящей жизни при рождении	лет	66,9	67,6	68,2	68,8
Общий коэффициент смертности	промилле	13,4	13,1	13,0	13,0
Миграционный прирост	промилле	3,8	4,0	4,0	2,9

- величины параметров являются среднегодовыми на прогнозируемых интервалах

## Прогнозная оценка численности населения

Таблица 4

Наименование	население, чел	Первая очередь строительства 2019 г.			Расчетный срок 2029 г.		
		население, чел	динамика численности населения		население, чел	динамика численности населения	
	2009 г.		абсолютное изменение, чел.	относительное изменение, %		абсолютное изменение, чел.	относительное изменение, %
хутор Галицын	1950	1991	41	2,06	2025	75	3,85
хутор Беликов	942	943	1	0,11	960	18	1,91
хутор Красноармейский Городок	552	578	26	4,50	588	36	6,52
село Погорелово	568	616	48	7,79	627	59	10,39
<b>Итого по поселению</b>	<b>4012</b>	<b>4128</b>	<b>116</b>	<b>2,81</b>	<b>4200</b>	<b>188</b>	<b>4,69</b>

## Демографическая структура населения (по возрастному признаку)

Таблица 5

Единица измерения	Половозрастные группы населения								
	от 0 до 7 лет	от 7 до 16 лет	Итого населения моложе трудоспособного возраста	женщины от 16 до 55 лет	мужчины от 16 до 60 лет	Итого трудоспособного населения	женщины старше 55 лет	мужчины старше 60 лет	Итого населения старше трудоспособного возраста
<b>первая очередь строительства (2019 год)</b>									
Человек	356	438	794	1 127	1 226	2 353	674	307	981
% от общей численности	8,62	10,61	19,23	27,30	29,70	57,00	16,33	7,44	23,77
<b>расчетный срок (2029 год)</b>									
Человек	335	461	796	1 125	1 184	2 309	732	363	1 095
% от общей численности	7,97	10,98	18,95	26,79	28,19	54,98	17,43	8,64	26,07

Для целей долгосрочного прогнозирования (на период до 2044 года) численность населения Кировского поселения принимается на уровне 4350 человек, в том числе х. Галицын – 2094 человека, х. Беликов – 898 человек, х. Красноармейский Городок – 627 человек, с. Погорелово – 731 человек.

## **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), 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.



## Прогноз интенсивности транспортного потока

Таблица 6

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2019	2020	2021-2030
1.1	Автодорога ст. Петровская – п. Забойский	Авт./сут.	722	744	766	789	813	837	1000
1.2	г. Славянск – на – Кубани – ст. Петровская – п. Целинный – с. Ачуево	Авт./сут.	1166	1200	1236	1273	1311	1350	1400

### 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 судоходства на реке Протока.

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

Генеральным планом Кировского сельского поселения предусмотрено размещение объектов придорожного сервиса.

Согласно п. 3.5.163 РНГП Краснодарского края установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня потребности в автозаправочных станциях (АЗС), из расчета:

– одна топливораздаточная колонка на 1200 автомобилей.

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

В Кировском сельском поселении имеется автозаправочная станция на все виды топлива.

### 2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые

дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет 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 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».

### Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Таблица 7

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25
Улица в жилой застройке основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов,	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0

	расположенных в глубине квартала, с улицей				
Хозяйственный проезд, скотопроезд	Проезд 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 генеральном плане принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Кировского сельского поселения: автомобильная дорога межмуниципального значения, автомобильные дороги поселенческого значения, основные улицы, второстепенные улицы.

## Прогноз развития дорожной сети сельского поселения

Таблица 8

№ п/п	Показатели	Ед. измерения	2017	2018	2019	2020	2019	2020	2021-2030
1	Протяженность дорожной сети межмуниципального значения,	км	27,1	27,1	27,1	27,1	27,1	27,1	27,1
	в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	27,1	27,1	27,1	27,1	27,1	27,1	27,1
2	Протяженность улично-дорожной сети	км	97,61	97,61	98,0	99,0	100,0	100,0	100,0
	в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	22,81	23,0	23,0	24,0	24,0	25,0	30,0
3	Протяженность тротуаров,	км	4,7	5,7	7,0	8,0	9,0	10,0	15,0
	в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	10,0

### 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.

На территории Кировского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 4200 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями нормативов градостроительного проектирования составляет 300 легковых автомобилей на 1 тыс. чел. Число мотоциклов и мопедов на 1000 чел. принято 100 единиц.

## Прогноз уровня автомобилизации

Таблица 9

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2019	2020	2021-2030
1	Индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	263	266	270	275	280	290	300
2	Общественный внутрипоселенческий транспорт	авт.	2	2	2	2	2	2	2

### 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объемам 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 по причине неудовлетворительных дорожных условий до 0.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2029 г. для Кировского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. 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 (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* В Кировском 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 сердечно-сосудистые 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 или использовать для путешествий. 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) топливно-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 Кировского 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 направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

-текущий и капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- строительство тротуаров в населенных пунктах;

-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, 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 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 Кировское 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 тротуаров;



– строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16-18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в южной части Кировского сельского поселения на развилке дорог ст. Петровская - п. Целинный и ст. Петровская – п. Забойский.

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

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 инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.**

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 Кировского сельского поселения составит 100 % 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.

На территории малоэтажной многоквартирной жилой застройки имеются гаражные кооперативы.

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).

#### **4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных тротуаров, пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек.

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. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);

3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

#### **4.4. 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.

#### **4.5. 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 (2029 г.):

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

-упорядочение улично-дорожной сети в отдельных населенных пунктах, 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 Славянского 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 г;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2029 гг.;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2029 гг.;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2017-2029 гг.;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2029 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, местного бюджета (от поступления акцизов), внебюджетные средства (спонсорские поступления).

Предполагаемые объемы и источники финансирования муниципального дорожного фонда Кировского сельского поселения (тыс. руб.):

Таблица 10

	2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2029
Местный бюджет (от поступления акцизов)	3908,8	4200,0	4500,0	4800,0	5100,0	40800,0
Краевой бюджет	1305,8	1500,0	1500,0	2000,0	2000,0	16000,0
Спонсорские средства	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	2000,0
Всего	5464,6	5950,0	6250,0	7050,0	7350,0	58800,0

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2029 годов составляет 90864,6 тыс. руб.

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».

## Финансирование мероприятий Программы по периодам.

Таблица 11

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кировского сельского поселения Славянского района на 2017-2029 годы</b>										
1	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Кировского 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 Кировского сельского поселения									
1.1.1	-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства;		2017	-	-	-	-	-	инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой	Администрация Кировского сельского поселения
2018			100,0	-	-	100,0	-			
2019			-	-	-	-	-			
2020			-	-	-	-	-			
2021			-	-	-	-	-			
2022-2029			-	-	-	-	-			

Таблица 11

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
									реконструкции или нового строительства;	
			<b>Всего</b>	<b>100,0</b>	-	-	<b>100,0</b>	-		
1.1.2	-разработка проекта организации дорожного движения;		2017	-	-	-	-	-	-разработка проекта организации дорожного движения;	Администрация Кировского сельского поселения
			2018	-	-	-	-	-		
			2019	200,0	-	-	200,0	-		
			2020	-	-	-	-	-		
			2021	100,0	-	-	100,0	-		
			2022-2029	500,0	-	-	500,0	-		
			<b>Всего</b>	<b>800,0</b>	-	-	<b>800,0</b>	-		
1.1.3	Строительство тротуаров		2017	341,4	-	-	341,4	-	подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы, строительство тротуаров	Администрация Кировского сельского поселения
			2018	360,0	-	-	360,0	-		
			2019	900,0	-	-	900,0	-		
			2020	500,0	-	-	500,0	-		
			2021	800,0	-	-	800,0	-		
			2022-2029	20000	-	-	20000	-		
			<b>Всего</b>	<b>22901,4</b>	-	-	<b>22901,4</b>	-		

Таблица 11

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.1.4.	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2017	5073,2	1305,8	-	3517,4	250,0	автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам	Администрация Кировского сельского поселения
			2018	5330,0	1500,0	-	3580,0	250,0		
			2019	5080,0	1500,0	-	3330,0	250,0		
			2020	6380,0	2000,0	-	4130,0	250,0		
			2021	6280,0	2000,0	-	4030,0	250,0		
			2022-2029	37000,0	16000,0	-	19000,0	2000,0		
	<b>Всего</b>		<b>65143,2</b>	<b>24305,8</b>	<b>-</b>	<b>37587,4</b>	<b>3250,0</b>			
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		2017	50,0	-	-	50,0	-	снижение дорожно-транспортных происшествий	Администрация Кировского сельского поселения
			2018	60,0	-	-	60,0	-		
			2019	70,0	-	-	70,0	-		
			2020	70,0	-	-	70,0	-		
			2021	70,0	-	-	70,0	-		
			2022-2029	500,0	-	-	500,0	-		
	<b>Всего</b>		<b>820,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>820,0</b>	<b>-</b>			
1.3	Задача: улучшение транспортного обслуживания населения									
1.3.1	Оборудование		2017	-	-	-	-	-	создание	Администрация



Таблица 11

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта		2018	100,0	-	-	100,0	-	комфортных условий для граждан	Кировского сельского поселения
		2019	-	-	-	-	-			
		2020	100,0	-	-	100,0	-			
		2021	100,0	-	-	100,0	-			
		2022-2029	800,0	-	-	800,0	-			
		<b>Всего</b>	<b>1100,0</b>	-	-	<b>1100,0</b>	-			
1.3.2	Строительство объектов придорожного сервиса		2017	-	-	-	-	-	Создание комфортных условий для водителей	Администрация Кировского сельского поселения
			2018	-	-	-	-	-		
			2019	-	-	-	-	3000		
			2020	-	-	-	-	-		
			2021	-	-	-	-	3000		
			2022-2029	-	-	-	-	-		
			<b>Всего</b>	<b>6000</b>	-	-	-	<b>6000</b>		
			<b>Итого по программе</b>	<b>96864,6</b>	<b>24305,8</b>	-	<b>63308,8</b>	<b>9250,0</b>		

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

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

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

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

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

### Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

Таблица 12

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
<b>Население</b>				
1.1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	4012	4200
1.2	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	авт./1000 чел.	263	300

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
<b>Транспортная инфраструктура</b>				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта	км	21,6	21,6
2.2	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта	ед.	16	16
2.3	Протяженность автомобильных дорог	км	97,61	100,0
2.4	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	22,81	30,0
2.5	Протяженность тротуаров	км	4,7	15,0
2.6	Из общей протяженности тротуары с капитальным типом покрытия	км	3,0	10,0
2.7	Количество автозаправочных станций	ед.	1	1
2.8	Количество объектов придорожного сервиса	ед.	0	1

**Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Кировского сельского поселения Славянского 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 Кировского 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 право применения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, краевого и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, краевых 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 Кировского  
сельского поселения  
Славянского района

\_\_\_\_\_ Е.В. Леонов