



проект

**АДМИНИСТРАЦИЯ ПЕРВОМАЙСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
ЛЕНИНГРАДСКОГО РАЙОНА**

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

от \_\_\_\_\_

№ \_\_\_\_

поселок Первомайский

**Об утверждении программы комплексного развития  
транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения  
Ленинградского района Краснодарского края на 2017-2031 годы**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Первомайского сельского поселения Ленинградского района, генеральным планом Первомайского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края, утвержденным решением Совета Первомайского сельского поселения Ленинградского района, п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края на 2017-2031 годы (приложение).

2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на ведущего специалиста по общим вопросам администрации Первомайского сельского поселения М.П.Малыш.

3. Постановление вступает в силу со дня его обнародования.

Глава Первомайского сельского  
поселения Ленинградского района

Ю.В.Грицик

Проект подготовил и внес:  
Землеустроитель администрации  
Первомайского сельского поселения

С.Ю.Троценко

Проект согласован:  
Ведущий специалист по общим вопросам  
администрации Первомайского сельского  
поселения

М.П.Малыш

ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА  
решением Совета  
Первомайского сельского  
поселения Ленинградского района  
от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**Первомайского сельского поселения Ленинградского района**  
**на 2017 -2031 годы**

**ПАСПОРТ**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского**  
**сельского поселения Ленинградского района на 2017-2031 годы**

<b>Наименование программы</b>	- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения Ленинградского района на 2017-2031 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»; - Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Генеральный план Первомайского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края; - Устава Первомайского сельского поселения Ленинградского района
<b>Заказчик программы</b>	- Администрация Первомайского сельского поселения Ленинградского района Юридический и почтовый адрес: 353763, Краснодарский край, Ленинградский район, посёлок Первомайский , ул. Комарова, дом 14
<b>Разработчик программы</b>	- Администрация Первомайского сельского поселения Ленинградского района Юридический и почтовый адрес: 353763, Краснодарский край, Ленинградский район, посёлок Первомайский, ул. Комарова, дом 14
<b>Цель программы</b>	- Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Первомайского сельского поселения Ленинградского района, 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 Первомайского сельского поселения Ленинградского

района;

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 – 24,7 км ;

-доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 13 %;

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств

**Сроки и этапы реализации Программы**

- Срок реализации Программы 2017-2031 годы, в 2 этапа:

1 этап – с 2017 по 2021 годы

2 этап – с 2022 по 2031 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 2017-2031 годов составляет 1540 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год – 0 тыс. рублей;

2018 год – 100 тыс. рублей;

2019 год – 100 тыс.рублей;

2020 год – 100 тыс.рублей;  
2021 год – 100 тыс.рублей;  
2022-2031 годы – 1100 тыс.рублей

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Ленинградский район, бюджета Первомайского сельского поселения Ленинградского района и внебюджетных источников.

**Ожидаемые  
результаты  
реализации  
Программы**

- Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Первомайского сельского поселения Ленинградского района

**Система  
контроля за  
исполнением  
Программы**

- Совет депутатов Первомайского сельского поселения Ленинградского района.

**Основные  
исполнители  
Программы**

-администрация муниципального образования Ленинградский район (в рамках своих полномочий);  
-администрация Первомайского сельского поселения Ленинградского района (в рамках своих полномочий);  
-физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы.

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной  
инфраструктуры  
1.1. Анализ положения Первомайского сельского поселения  
Ленинградского района в структуре пространственной организации  
Краснодарского края**

Территория Первомайского сельского поселения расположена в центральной части Ленинградского района Краснодарского края в 16 км. от центра ст. Ленинградской.

Административные границы сельского поселения проходят по смежеству:

на севере и востоке - с Ленинградским сельским поселением;

на юге – с Крыловским и Новоплатнировским сельским поселением;

на западе – с Уманским сельским поселением.

В состав Первомайского сельского поселения входит четыре населенных пункта: п. Первомайский, п. Звезда, п. Зерновой, п. Луговой.

Центром Первомайского сельского поселения является поселок Первомайский. Связь поселения с населенными пунктами района осуществляется по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения: «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» - III технической категории, «п.Первомайский - п.Звезда» - IV

технической категории, «п.Звезда - п.Зерновой» - IV технической категории и дорогам местного значения.

Территория поселения представляет собой в основном земли сельскохозяйственного назначения.

Площадь территории Первомайского сельского поселения составляет 8351,90 га.

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

Количество постоянного населения Первомайского сельского поселения на 1 января 2011 года составило 2073 человека – 3,2% в общей численности населения Ленинградского муниципального района.

По данным Всероссийской переписи населения 2002 года на территории поселения проживало 2116 человек. Таким образом, за период 2003-2010 г.г. численность жителей в поселении снизилась на 43 человека или на 2 %.

### **Экономическая база.**

Хозяйственная специализация территории Первомайского сельского поселения формируется на основе использования ее природного потенциала для ведения отраслей сельскохозяйственного производства.

В аграрном производстве задействовано одно сельскохозяйственное предприятие, 9 крестьянско-фермерских хозяйств, 160 личных подсобных хозяйств населения.

Главным образом специализацию сельского хозяйства поселения составляет выращивание зерновых культур, подсолнечника, в меньшей степени производство картофеля и овощей. Также развиты молочное и мясное направления животноводства.

Крупнейшим производителем на территории поселения является ООО АФ «Соревнование». Общая площадь земель хозяйства составляет 5656 га, среднесписочное число работников - 180 человек. Специализируется в отрасли растениеводства на производстве зерна (в том числе риса), маслосемян подсолнечника, в отрасли животноводства - на производстве молока и мяса крупного рогатого скота. Предприятие относится к категории крупных и средних, имеет высокие экономические показатели в производстве продукции земледелия и животноводства.

### **Производство основных видов сельскохозяйственной продукции в Первомайском сельском поселении**

Наименование, единица измерения	2009 год отчет	2010 год оценка
1 Зерно (в весе после доработки), тыс.тонн	11,5	12,2

Наименование, единица измерения	2009 год отчет	2010 год оценка
3 Кукуруза, тыс.тонн	1,7	3,1
3 Подсолнечник (в весе после доработки), тыс. тонн	1,7	1,8
4 Картофель - всего, тыс. тонн,	0,4	0,4
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	0,4	0,4
5 Овощи - всего, тыс. тонн	0,4	0,4
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	0,4	0,4
6 Скот и птица (в живом весе)- всего, тыс. тонн	0,8	0,8
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	0,2	0,2
7 Молоко- всего, тыс. тонн	2,5	2,5
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	0,7	0,6
8 Яйца- всего, тыс. штук	675	675
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. штук	675	675

В масштабах Ленинградского района по видам сельскохозяйственной продукции (в натуральном выражении) поселение обеспечивает 2,9% совокупного производства зерна, 3,8 % - подсолнечника, 4,5 % - картофеля и овощей, 4,5 % - мяса скота и птицы, 6,3 % - молока.

В стоимостном выражении по отчетным данным 2009 года продукция сельского хозяйства по полному кругу хозяйствующих субъектов в Первомайском сельском поселении составила 99,1 млн. рублей (1,8 % стоимости сельскохозяйственного продукта в целом по району), при этом около 20 % ее стоимости обеспечено деятельностью личных подсобных хозяйств населения.

Промышленный сектор на территории поселения не развит. Переработка производимой сельскохозяйственной продукции осуществляется за пределами поселения, главным образом на предприятиях ст. Ленинградской.

Ленинградский район характеризуется развитой сетью автомобильных дорог.

По территории сельского поселения проходят автодорога регионального или межмуниципального значения: «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» - III технической категории, «п.Первомайский - п.Звезда» - IV технической категории, «п.Звезда - п.Зерновой» - IV технической категории

Автомобильные дороги: «ст-ца Стародеревянковская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Кисляковская» - II- IV технической категории и «ст-ца Староминская - ст-ца Ленинградская - ст-ца Павловская» - II- IV технической категории, обеспечивает выход на автомобильные дороги федерального значения М-4 «Дон» и М-29 «Кавказ», которые оказывают определяющие влияние на развитие дорожного хозяйства как края в целом, так и Ленинградского района в том числе.

### **Улично-дорожная сеть**

В общем комплексе градостроительных работ большое значение имеют вопросы организации транспортного движения. Вопросы реконструкции транспортно-дорожной сети неотделимы от общей концепции перспективного развития Первомайского сельского поселения. 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.

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

Проектируемая транспортная схема населенных пунктов является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и нуждается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности движения, прокладке новых улиц и дорог в проектируемых жилых территориях.

### **Железнодорожный транспорт**

Объекты железнодорожного транспорта на территории Первомайского сельского поселения отсутствуют.

Генеральным планом муниципального образования Первомайского сельского поселения 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;

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

Территория Первомайского сельского поселения расположена в центральной части Ленинградского района Краснодарского края в 16 км. от центра ст. Ленинградской.

В своих административных границах Первомайское сельское поселение занимает площадь 8351,90 га. В состав Первомайского сельского поселения входит три населенных пункта: п. Первомайский, п. Звезда, п. Зерновой, п. Луговой.

Центром Первомайского сельского поселения является поселок Первомайский. Связь поселка с населенными пунктами района осуществляется по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения значения: «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» - III технической категории, «п.Первомайский - п.Звезда» - IV технической категории, «п.Звезда - п.Зерновой» - IV технической категории и дорогам местного значения.

В границах поселения расположены:

- земли сельскохозяйственного назначения;

- земли населенных пунктов;
- земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики и земли иного специального назначения.

Территориально-планировочная организация сельского поселения складывалась с учетом природных и антропогенных факторов: рельефа местности, геометрии водных объектов, пересечения коридоров автомобильного транспорта.

Территория поселения представляет собой в основном земли сельскохозяйственного назначения. Площадь сельскохозяйственных угодий на территории поселения составляет **89,33** га.

Площадь земель населенных пунктов составляет **231,30** га.

Производственные территории представлены предприятиями агропромышленного комплекса и сосредоточены, в основном, вблизи населенных пунктов Первомайского поселения.

**Поселок Первомайский** находится в юго-западной части земель сельского поселения, в 197 км от краевого центра г. Краснодара и выполняет функцию административного центра поселения. Территория поселка в существующих границах составляет **115,60** га.

В границах поселка расположены:

- жилая зона,
- общественно-деловая зона,
- производственно-коммунальная зона,
- зона инженерной и транспортной инфраструктуры,
- зона сельскохозяйственного использования,
- зона рекреационного назначения,
- зона специального назначения.

В ряде случаев отсутствует четкое функциональное зонирование территории населенного пункта.

В планировочном отношении поселок представляет собой компактное жилое образование, расположенное на северо-востоке поселения и в 16 км от районного центра - ст. Ленинградской.

Существующая планировочная структура территории населенного пункта образована регулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы прямоугольной формы.

Общественный центр исторически сложился в геометрическом центре жилой зоны поселка вдоль главной улицы (ул. Мира), он многофункционален, но недостаточно развит и благоустроен.

Благодаря своему центральному положению, общественный центр обеспечен удобными кратчайшими связями со всеми жилыми районами и промышленными узлами поселка, с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

Среди жилой застройки размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Озеленена в основном центральная часть поселка. В центре находятся парк. Хорошо озеленены приусадебные участки индивидуальной застройки, а также большинство улиц и дорог поселка.

Степень благоустройства улиц различна:

выше – в центральной части поселка,  
ниже – на окраинах.

**Поселок Звезда** - второй по величине населенный пункт в поселении, после п. Первомайский и находится в восточной части поселения.

В границах поселка расположены:

- жилая зона,
- общественно-деловая зона,
- производственно-коммунальная зона,
- зона инженерной и транспортной инфраструктуры,
- зона сельскохозяйственного использования,
- зона рекреационного назначения.

В ряде случаев отсутствует четкое функциональное зонирование территории населенного пункта.

Существующая планировочная структура территории населенного пункта образована регулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы прямоугольной формы.

Общественный центр исторически сложился в северо-западной части жилой зоны поселка вдоль главной улицы (ул. Механической), он многофункционален, но недостаточно развит и благоустроен.

Благодаря своему положению, общественный центр обеспечен удобными кратчайшими связями со всеми жилыми районами и промышленными узлами поселка, с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

Среди жилой застройки размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Озеленена в основном центральная часть поселка. В центре находятся парк. Хорошо озеленены приусадебные участки индивидуальной застройки, а также большинство улиц и дорог поселка.

Степень благоустройства улиц различна:

выше – в центральной части поселка,  
ниже – на окраинах.

**Поселок Зерновой, поселок Луговой** исторически сформировались на небольшом расстоянии от административного центра поселения (**п. Луговой**) и п.Звезда (**п. Зерновой**). Населенные пункты малочисленны и имеют в основном свободную планировочную структуру. Расстояния между ними незначительны, что обеспечивает удобную пешеходную и транспортную доступность.

В целом планируемая организация территории предусматривает структурирование сложившихся территориальных зон и органичное их продолжение путем освоения свободных территорий.

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.

Генеральным планом 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;

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

К зоне транспортной инфраструктуры в Первомайском сельском поселении относятся автомобильные дороги: «ст. Челбасская – ст. Крыловская – ст. Ленинградская» III технической категории, «п. Первомайский – п. Звезда» IV технической категории, «п. Звезда – п. Зерновой» IV технической категории и дороги местного значения.

Высокая интенсивность движения, недостаточность автомобильных развязок, неудовлетворительное состояние отдельных участков дорог, отсутствие знаков дорожного движения на наиболее опасных участках могут привести к чрезвычайным ситуациям на автодорогах поселения. Виды возможных чрезвычайных ситуаций – разлив нефтепродуктов, пожары, взрывы.

В общем комплексе градостроительных работ большое значение имеют вопросы организации транспортного движения. Вопросы реконструкции транспортно-дорожной сети неотделимы от общей концепции перспективного развития Первомайского сельского поселения.

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.

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

Проектируемая транспортная схема населенных пунктов является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и нуждается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности движения, прокладке новых улиц и дорог в проектируемых жилых территориях.

Объекты железнодорожного транспорта на территории Первомайского сельского поселения отсутствуют.

Прочие автодороги, в том числе улицы и дороги в населенных пунктах, иные дороги, проходящие между населенными пунктами, а также подъезды к сельскохозяйственным и производственным предприятиям находятся на балансе муниципального образования.

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.

### **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 Первомайского сельского поселения отсутствуют.

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

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

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

### **1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств**

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Первомайского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие ООО «Чистая станица» осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику.

В зимний период расчисткой улиц от снега занимается администрация Первомайского сельского поселения.

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

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

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств. Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское право применения 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 Первомайского сельского поселения и формированию условий для его роста.

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

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

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

#### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Первомайского сельского поселения Ленинградского 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

К зоне транспортной инфраструктуры в Первомайском сельском поселении относятся автомобильные дороги: «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» - III технической категории, «п.Первомайский - п.Звезда» - IV технической категории, «п.Звезда - п.Зерновой» - IV технической категории и дороги местного значения.

В населенных пунктах поселения генеральным планом предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

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.

Проектом предусмотрено 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.

Генеральным планом муниципального образования Первомайского сельского поселения 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;

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.

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

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

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

### **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту

и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Первомайского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Первомайского 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 Первомайского сельского поселения от 15 ноября 2013 года № 26 «О создании муниципального дорожного фонда Первомайского сельского поселения

Ленинградского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Первомайского сельского поселения Ленинградского района».

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

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

#### Современное состояние.

Количество постоянного населения Первомайского сельского поселения на 1 января 2011 года составило 2073 человека – 3,2% в общей численности населения Ленинградского муниципального района.

По данным Всероссийской переписи населения 2002 года на территории поселения проживало 2116 человек. Таким образом, за период 2003-2010 г.г. численность жителей в поселении снизилась на 43 человека или на 2 %.

#### Перспективная численность населения

№ п/п	Наименование	Численность населения, человек		
		2011 год	2031 год	2021 год
I	Первомайское сельское поселение, всего	2073	2267	2157
1	п. Первомайский	1388	1540	1460
2	п. Звезда	498	540	510
3	п. Зерновой	77	77	77
4	п. Луговой	110	110	110

#### Оценка численности постоянного населения

(в разрезе населенных пунктов Первомайского поселения)

Наименование	Численность населения, чел.	
	2002 г. (ВПН)*	2011 г.
1 поселок Первомайский	1391	1388
2 поселок Звезда	553	498
3 поселок Зерновой	81	77
4 поселок Луговой	91	110
<b>Итого по поселению</b>	<b>2116</b>	<b>2073</b>

\*- Всероссийская перепись населения

Количество постоянного населения Первомайского сельского поселения на 1 января 2011 года составило 2073 человека – 3,2% в общей численности населения Ленинградского муниципального района.

По данным Всероссийской переписи населения 2002 года на территории поселения проживало 2116 человек. Таким образом, за период 2003-2010 г.г. численность жителей в поселении снизилась на 43 человека или на 2 %.

## Характеристика населенных пунктов Первомайского сельского поселения по основным показателям

Наименование территории	Количество жилых домов, единиц	Численность населения, чел.
1 поселок Первомайский	339	1423
2 поселок Звезда	127	582
3 поселок Зерновой	12	94
4 поселок Луговой	13	74
<b>Итого по поселению</b>	<b>491</b>	<b>2200</b>

Территория Первомайского сельского поселения расположена в центральной части Ленинградского района Краснодарского края в 16 км. от центра ст. Ленинградской.

В своих административных границах Первомайское сельское поселение занимает площадь 8351,90 га.

В состав Первомайского сельского поселения входит три населенных пункта: п. Первомайский, п. Звезда, п. Зерновой, п. Луговой.

Центром Первомайского сельского поселения является поселок Первомайский. Связь поселка с населенными пунктами района осуществляется по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения: «ст-ца Челбасская - ст-ца Крыловская - ст-ца Ленинградская» - III технической категории, «п.Первомайский - п.Звезда» - IV технической категории, «п.Звезда - п.Зерновой» - IV технической категории и дорогам местного значения.

Территориально-планировочная организация сельского поселения складывалась с учетом природных и антропогенных факторов: рельефа местности, геометрии водных объектов, пересечения коридоров автомобильного транспорта.

Территория поселения представляет собой в основном земли сельскохозяйственного назначения. Площадь сельскохозяйственных угодий на территории поселения составляет **89,33** га.

Площадь земель населенных пунктов составляет **231,30** га.

Производственные территории представлены предприятиями агропромышленного комплекса и сосредоточены, в основном, вблизи населенных пунктов Первомайского поселения.

**Поселок Первомайский** находится в юго-западной части земель сельского поселения, в 197 км от краевого центра г. Краснодара и выполняет функцию административного центра поселения. Территория поселка в существующих границах составляет **115,60** га.

В ряде случаев отсутствует четкое функциональное зонирование территории населенного пункта.

В планировочном отношении поселок представляет собой компактное жилое образование, расположенное на северо-востоке поселения и в 16 км от районного центра - ст. Ленинградской.

Существующая планировочная структура территории населенного пункта образована регулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы прямоугольной формы.

Общественный центр исторически сложился в геометрическом центре жилой зоны поселка вдоль главной улицы (ул. Мира), он многофункционален, но недостаточно развит и благоустроен.

Благодаря своему центральному положению, общественный центр обеспечен удобными кратчайшими связями со всеми жилыми районами и промышленными узлами поселка, с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

Среди жилой застройки размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Озеленена в основном центральная часть поселка. В центре находятся парк. Хорошо озеленены приусадебные участки индивидуальной застройки, а также большинство улиц и дорог поселка.

Степень благоустройства улиц различна:

выше – в центральной части поселка,

ниже – на окраинах.

**Поселок Звезда** - второй по величине населенный пункт в поселении, после п. Первомайский и находится в восточной части поселения.

В ряде случаев отсутствует четкое функциональное зонирование территории населенного пункта.

Существующая планировочная структура территории населенного пункта образована регулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы прямоугольной формы.

Общественный центр исторически сложился в северо-западной части жилой зоны поселка вдоль главной улицы (ул. Механической), он многофункционален, но недостаточно развит и благоустроен.

Благодаря своему положению, общественный центр обеспечен удобными кратчайшими связями со всеми жилыми районами и промышленными узлами поселка, с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

Среди жилой застройки размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Озеленена в основном центральная часть поселка. В центре находятся парк. Хорошо озеленены приусадебные участки индивидуальной застройки, а также большинство улиц и дорог поселка.

Степень благоустройства улиц различна:

выше – в центральной части поселка,

ниже – на окраинах.

**Поселок Зерновой, поселок Луговой** исторически сформировались на небольшом расстоянии от административного центра поселения (**п. Луговой**) и п.Звезда (**п. Зерновой**). Населенные пункты малочисленны и имеют в основном свободную планировочную структуру. Расстояния между ними незначительны, что обеспечивает удобную пешеходную и транспортную доступность.

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.

Компенсующим фактором является миграционный прирост. Поселение имеет положительное сальдо миграции, однако его величина недостаточна для полного 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 Первомайском поселении численность группы старше трудоспособного возраста превышает численность группы младших возрастов в 1,4 раза.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу 10-15 лет без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности населения.

В целом демографическая ситуация в Первомайском сельском поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства районов Краснодарского края.

По причине того, что в последнее десятилетие в поселении наблюдается значительное сокращение населения, средний размер семьи в поселении низкий и составляет 2,3 человека. Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка на одну семью).

Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

Наряду с процессами естественного воспроизводства населения большую роль в формировании демографического потенциала поселения играет механическое движение населения (миграция). За последние 4 года на территории поселения наблюдается миграционный прирост населения.

#### Перспективная численность населения

№ п/п	Наименование	Численность населения, человек		
		2011 год	2021 год	2031 год
I	Первомайское сельское поселение, всего	2073	2157	2267
1	п. Первомайский	1388	1460	1540
2	п. Звезда	498	510	540
3	п. Зерновой	77	77	77
4	п. Луговой	110	110	110

## **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.

### **Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2031
1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения									
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д						
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	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						
3. Прогноз развития дорожной сети поселения									
3.1	Протяженность дорожной сети	км	24,6	24,6	24,6	24,6	24,6	24,6	24,6
4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									
4.1	Индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	120	120	120	120	120	120	120
4.2	Общественный транспорт	авт.	0	0	0	0	0	0	0
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 Первомайского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

### 2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

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

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 соответствии 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

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	4,0	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	4,0	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	4,0	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 Светлогорского сельского поселения:

### **Основные показатели улично-дорожной сети Первомайского сельского поселения**

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт	км	6,9	6,9	6,9
2	Гравий	км	17,7	17,7	17,7

## **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 Первомайского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 2200 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство.

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

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

## **2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2031 г. для Первомайского 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 (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят к множеству вредных проявлений для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* Автомобильный транспорт является одним из основных факторов влияния на микроклимат жилых районов особенно при наличии крупных транспортных магистралей, расположенных на территории или в непосредственной близости от жилого района, что весьма существенно влияет на состояние населения.

Основной источник загрязнения — это двигатели на бензине и, особенно, дизельном топливе. Переход на газообразные энергоносители снижает риск деградации среды. В последнее время в Ленинградском районе (как и в целом по Краснодарскому краю)

наблюдается резкое увеличение парка индивидуального автотранспорта. Количество машин на душу населения скачкообразно растет, возросла доля легкового транспорта до 86%, а доля грузовых автомобилей уменьшилась до 13%.

На территории поселения один вид транспорта: автомобильный.

Размещение сети дорог обусловлено расположением производительных сил, хозяйственными и административными связями.

Оценка воздействия транспортных магистралей и инженерных коммуникаций по от-

дельным параметрам (шум, вибрация, загрязнения и пр.) и разработка комплексных мероприятий проводится далее в составе специальных подразделов.

Проектами генпланов в районах новой застройки поселения жилые здания отодвинуты от проезжей части улицы, а в состав тротуаров включены защитные полосы зеленых насаждений. Ширину таких полос и дендрологический состав посадок на последующей стадии проектирования необходимо подбирать расчетным путем по уровню шума, который нужно погасить. Его же определяют по процентному отношению грузового, общественного и индивидуального транспорта, интенсивности и скорости потоков движения в обе стороны.

В Первомайском сельском поселении основным источником шума является автомобильный транспорт. Его доля составляет порядка 95% от общего фонового шума, передающегося через атмосферу.

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

*Психологическое и социальное воздействие.* Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении.

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

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и за покупками в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Кроме того, необходимо расширить использование альтернативных способов передвижения, к которым 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 Первомайского 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:

-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 Первомайского 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;

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.

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 Первомайского 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.):

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

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

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2017 г.г;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2031 г.г.;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2031 г.г;

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

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 г.г.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Ленинградский, бюджета Первомайского сельского поселения Ленинградского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2031 годов составляет 1540 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год – 0 тыс. рублей;

2018 год – 100 тыс. рублей;

2019 год – 100 тыс.рублей;

2020 год – 100 тыс.рублей;

2021 год – 100 тыс.рублей;

2022-2031 годы – 1100 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	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					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 Первомайского сельского поселения Абинского района на 2017-2031 годы</b>										
1	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Первомайского 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 Первомайского 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;		2017						инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового	Администрация Первомайского сельского поселения
2018			10,0			10,0				
2019			10,0			10,0				
2020			10,0			10,0				
2021			10,0			10,0				
2022-2031			100,0			100,0				

**Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы**

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
									строительства;	
			<b>Всего</b>	<b>140,0</b>			<b>140,0</b>			
1.1.2	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2017						автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам	Администрация Первомайского сельского поселения
		2018	90,0			90,0				
		2019	90,0			90,0				
		2020	90,0			90,0				
		2021	90,0			90,0				
		2022-2031	900,0			900,0				
		<b>Всего</b>	<b>1260,0</b>			<b>1260,0</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						<b>Снижение дорожно – транспортных происшествий</b>	Администрация Первомайского сельского поселения
		2018	10,0			10,0				
		2019	10,0			10,0				
		2020	10,0			10,0				
		2021-2031	100,0			100,00				



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

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

Таблица 6.

### Территория Первомайского 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
2	Станция технического обслуживания	ед.	1	0
3	Автомойка	ед.	1	1

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.

Таблица 7.

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030
-------	------------	-------------------	------	------	------	------	------	-----------

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	%.	-	-	-	-	-	-
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 Первомайского сельского поселения представлены в таблице 8.

Таблица 8.

### Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
<b>Население</b>				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	2200	2500
<b>Транспортная инфраструктура</b>				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	-	-
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	24,7	24,7
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	6,9	6,9
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	123	125

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	0	0

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

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

-стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

-переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Первомайского 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 Первомайского сельского  
поселения Ленинградского района

Ю.В.Грицик