



**УТВЕРЖДЕНА**

*Решением*

*Совета Коржовского*

*сельского поселения  
Ленинградского района  
Краснодарского края  
от 22.09.2017 № 40*

М.П.

***ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
КОРЖОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
ЛЕНИНГРАДСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ  
НА ПЕРИОД С 2017 ПО 2030 ГОДЫ***

***РАЗРАБОТАНО:  
ИП МИЛЕНИНА В.А.***

---

М.П.

**2017 г.**

## **СОДЕРЖАНИЕ**

<b>ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ</b>	<b>4</b>
<b>РАЗДЕЛ 1.</b> Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>6</b>
1.1 Анализ положения Коржовского сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации.	<b>6</b>
1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.	<b>10</b>
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>14</b>
1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог	<b>16</b>
1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении	<b>20</b>
1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.	<b>21</b>
1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>21</b>
1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работ транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>21</b>
1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>21</b>
1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>22</b>
1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения.	<b>23</b>
1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения.	<b>23</b>
1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.	<b>25</b>
<b>РАЗДЕЛ 2.</b> Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Коржовского сельского поселения.	<b>25</b>
2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения	<b>25</b>
2.2 Прогноз транспортного спроса Коржовского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	<b>27</b>
2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам	<b>27</b>

транспорта.	
2.4 Прогноз развития дорожной сети.	<b>29</b>
2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.	<b>31</b>
2.6 Прогноз показателей безопасного дорожного движения.	<b>31</b>
2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровья населения.	<b>32</b>
<b>РАЗДЕЛ 3.</b> Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	<b>33</b>
<b>РАЗДЕЛ 4.</b> Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)	<b>34</b>
<b>РАЗДЕЛ 5.</b> Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	<b>38</b>
<b>РАЗДЕЛ 6.</b> Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	<b>39</b>
<b>РАЗДЕЛ 7.</b> Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения	<b>42</b>

**ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КОРЖОВСКОГО  
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЛЕНИНГРАДСКОГО РАЙОНА  
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ  
НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края на 2017-2030 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;</li> <li>- Федеральный закон от 29.12. 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"</li> </ul>
Наименование заказчика Программы, его местонахождение	Администрация Коржовского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края (далее - Администрация) Краснодарский край, Ленинградский район, х. Коржи ул. Победы 1
Наименование разработчика Программы, его местонахождение	ИП Миленина В.А. г. Михайловск, ул. Полеводческая, 6/55
Цели Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы;</li> <li>- повышение уровня безопасности движения;</li> <li>- улучшение транспортного обслуживания населения.</li> </ul>
Задачи Программы	- Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Коржовского сельского поселения.

<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p><b>Технико-экономические показатели:</b> - протяженность отремонтированных дорог (ежегодно). <b>Финансовые показатели:</b> - финансовые затраты на содержание дорог (ежегодно). <b>Социально-экономические показатели:</b> -доля дорожно-транспортных происшествий (погибших, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий).</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>1. Производство работ по ремонту и содержанию улично- дорожной сети поселения, в том числе: 1.1. Ремонт асфальтобетонного покрытия дорог местного значения; 1.2. Установка дорожных знаков для безопасности дорожного движения.</p>
<p>Срок и этапы реализации Программы</p>	<p>2017-2030 годы (этапы реализации Программы не выделяются)</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Объем финансирования Программы в 2017-2030 годах составит 36000,00 тыс. рублей, в том числе по годам: 2017 – 3600,00 тыс. руб.; 2018 – 3600,00 тыс. руб.; 2019 – 3600,00 тыс. руб.; 2020 – 3600,00 тыс. руб.; 2021 – 3600,00 тыс. руб.; 2022-2030 – 18000,00 тыс. руб. из них: федеральный бюджет – отсутствует; краевой бюджет – 28800,00 тыс. руб.; местный бюджет – 7200,00 тыс. руб. внебюджетные источники – отсутствуют. Объемы финансирования мероприятий Программы ежегодно подлежат уточнению при формировании бюджета на очередной финансовый год и плановый период.</p>

## **РАЗДЕЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

## ***1.1 Анализ положения Коржовского сельского поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации***

Сложившаяся территориально-планировочная структура Коржовского сельского поселения в границах муниципального образования образована одним населенным пунктом, расположенным среди землепользований сельскохозяйственного назначения.

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения, а также землями промышленности, водного фонда, землями особо охраняемых территорий, землями фонда перераспределения.

В границах поселения на землях сельскохозяйственного назначения расположены животноводческие предприятия, полевые станы бригад, на территории которых функционируют мастерские, крытые токи, зернохранилища, конторские здания, склады удобрений, стоянки сельскохозяйственной техники.

Проектом предлагается сохранение действующих, а также восстановление и реконструкция недействующих животноводческих ферм, при условии организации санитарно-защитных зон в соответствии с действующими санитарными нормами и правилами.

В случае функционирования фермы вблизи жилой застройки, или в водоохранной зоне реки, рекомендуются следующие мероприятия:

- уменьшение поголовья,
- ограничение хозяйственной деятельности на территории, прилегающей к жилой застройке или водоохранной зоне.

Основными принципами развития Коржовского сельского поселения, которые нашли отражение в предложенной в данном проекте планировочной структуре, являются:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования,

соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;

- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом, так и прирезаемых земель;

- разработка оптимальной функционально-планировочной структуры поселков, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территорий.

В проектных границах населенного пункта обозначены территории, предлагаемые настоящим проектом к освоению по мере необходимости под жилую застройку. Проектируемая жилая застройка хутора представлена индивидуальным жилым фондом с приусадебными участками предельные размеры, которых устанавливаются администрацией сельского поселения.

К жилой застройке, попадающей в зоны различных планировочных ограничений, предъявляются требования по ее использованию: речь идет о зоне временной охраны памятников историко-культурного наследия, шумовой зоне автомобильных дорог, санитарно-защитной зоне от предприятий.

Участки жилой застройки, остающиеся в пределах границ нормативных санитарно-защитных зон от действующих предприятий, генеральным планом рассматриваются как территории ненормативного градостроительного использования, или зон строго строительного режима.

В связи с очень низким уровнем обеспеченности объектами социальной инфраструктуры выполнен расчет необходимости в объектах обслуживания и зарезервированы не занятые застройкой земельные участки для размещения объектов общественных центров ориентировочно в составе: магазин товаров повседневного спроса,

почтовых отделений связи, приемных пунктов бытового обслуживания, отделений банка и т.п.

Резервирование территорий с четким функциональным назначением предотвратит размещение экологически вредных объектов, препятствующих дальнейшему территориальному развитию хутора.

Производственные и сельскохозяйственные предприятия высокого класса согласно санитарной классификации СанПиН генеральным планом рекомендуется реконструировать, либо сохранять с условием выполнения ряда мероприятий:

- создание санитарно-защитных зон по периметру территорий,
- необходимость создания предприятиями мероприятий по организации СЗЗ, которые согласовываются органами Роспотребнадзора с учетом результатов санитарно-эпидемиологической экспертизы материалов и технологических процессов, расчетов рассеивания, уровня производимого шума и запыленности воздуха;
- возможно, сокращение части территории предприятий под основную производственную деятельность с использованием прилегающей к жилой застройке территории под административно-хозяйственную и коммунально-складскую зону этого же предприятия.

Основной планировочной осью существующей и проектируемой территориальной структуры Коржовского сельского поселения является автомобильная дорога регионального значения «ст. Ленинградская – ст. Крыловская – ст. Челбасская».

Планировочная организация хутора Коржи, подчинена направлениям сложившейся градостроительной ситуации: транспортной инфраструктуры – автомобильной дороге регионального значения «ст. Ленинградская – ст. Крыловская – ст. Челбасская», проходящей с севера на юг, а также направлению русла реки Средняя Челбаска. Планировка вновь осваиваемых территорий увязана со сложившейся структурой и является ее естественным продолжением.



Общественный центр расположен в центре хутора на пересечении улиц Победы и Школьной. Для создания единого градостроительного комплекса с включением общественного центра и придания архитектурной выразительности главной улицы, проектом предлагается реконструкция территории общественного центра, в первую очередь в плане благоустройства, озеленения, реконструкции существующих общественных зданий и спортивных сооружений, а также перепрофелирования улицы Школьной в пешеходную улицу. Кроме того, предусматривается строительство поликлиники с аптекой, комплекса бытового обслуживания, спортивного клуба, а также реконструкция жилой застройки вдоль улицы Горького с размещением объектов малого бизнеса: торговли, бытового обслуживания, офисов и расширение сети предприятий общественного питания, благоустройство и озеленение открытых пространств – площади, бульваров, парка.

Для этого жилая застройка, находящаяся в зоне общественного центра и вдоль улиц, связывающих центры обслуживания, генпланом рекомендуется как зона активной реконструкции жилой застройки с приоритетным размещением обслуживающих, деловых и торговых функций. Выделена для формирования линейных центров обслуживания вдоль главной улицы на основе сложившихся типов жилья.

Зоны объектов общественного центра расположены компактно, предусмотрены и автостоянки личного транспорта.

Таким образом, может быть создан единый градостроительный комплекс с включением общественных центров и главной улицы – ул. Победы, обладающей социальной значимостью и архитектурной выразительностью.

## ***1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.***

### **Население.**

Численность постоянного населения Коржовского сельского поселения на 01.01.2017 года составляет 1131 человек.

### **Жилой фонд**

В границах Коржовского сельского поселения Ленинградского района существует жилищный фонд.

Жилая зона занимает основную часть территории хутора и представлена в основном территориями существующей индивидуальной усадебной застройки, а также территориями, предназначенными для размещения проектируемой усадебной застройки. Проектом определены территории жилой зоны для освоения на расчетный срок (до 2030г.) в южном направлении, к резервным отнесены территории, расположенные в южном и северо-западном и северо-восточном направлениях хутора Коржи. Проектируемый тип жилой застройки – индивидуальные жилые дома усадебного типа.

В жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов социального и коммунально-бытового назначения, объектов здравоохранения, объектов дошкольного, начального общего и среднего (полного) общего образования, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, гаражей, объектов, связанных с проживанием граждан и не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду. В состав жилых зон могут включаться также территории, предназначенные для ведения садоводства и дачного хозяйства.

Проектом не лимитируется жесткое зонирование по этажности. Строительное зонирование предоставляет свободу в выборе этажности и типологии жилых зданий. Регламентируется только плотность застройки

в соответствии со СНиП 2.07.01 – 89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», приложение 5.

Для создания достойных условий проживания человека и комфортной среды обитания необходимо развивать инфраструктурный потенциал. Одной из основных задач решения данного вопроса является строительство жилья.

Основными направлениями дальнейшего развития жилищного хозяйства должны стать:

- рост жилищного фонда в целях увеличения обеспеченности жильем одного жителя;
- увеличение уровня обеспеченности жилищ современными видами инженерного оборудования;
- благоустройство селитебных территорий.

Также дальнейшая градостроительная политика развития должна предусматривать развитие не только по экстенсивному пути, при котором осуществляется присоединение все новых и новых свободных от застройки земель к территории населенного пункта, но и по интенсивному пути в существующих границах.

Проектный объем нового жилищного строительства определен исходя из:

- проектной численности населения;
- динамики жилищного строительства;
- намеченных объемов убыли жилищного фонда к расчетному сроку в результате ликвидации жилищного фонда, расположенного в зонах негативного воздействия производственных предприятий.

Объемы нового жилищного строительства определены исходя из динамики средней жилищной обеспеченности по Ленинградскому району за последние 10 лет, который составил 0,21 м<sup>2</sup> в год.

С учетом выше изложенного, средняя жилищная обеспеченность по Кубанскому сельскому поселению принимается:

к 2020 году - 19,2 м<sup>2</sup> на 1 человека;

к 2030 году – 21,3 м<sup>2</sup> на 1 человека.

Далее в таблице 4 представлены примерные объемы жилищного строительства и динамика жилищной обеспеченности.

В соответствии с прогнозным расчетом общий объем жилищного фонда с учетом существующего сохраняемого к расчетному сроку генерального плана увеличится до 28,1 тыс. м<sup>2</sup>. Объем нового жилищного строительства за весь прогнозный период может составить порядка 9,7 тыс. м<sup>2</sup> (в том числе на 1 очередь строительства – 3,4 тыс. м<sup>2</sup>), что позволит повысить жилищную обеспеченность до 21,3 м<sup>2</sup>/чел.

### **Транспортная инфраструктура**

**Зона инженерной и транспортной инфраструктур** представлена объектами и сооружениями автомобильного транспорта (дороги, улицы, площади, искусственные сооружения, автостоянки, гаражи, санитарно-защитные зоны от них) и инженерной инфраструктуры.

К зоне транспортной инфраструктуры относится территория придорожной полосы автомобильной дороги регионального значения «ст. Ленинградская – ст. Крыловская – ст. Челбасская».

Проектом предусмотрены территории для размещения объектов придорожного сервиса, расположенных вдоль региональной автомагистрали при условии согласования с организациями, осуществляющими управление автодорогами. Рекомендуется строительство кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания легкового и грузового транспорта, стоянок и т.п.

К зоне инженерной и транспортной инфраструктур относятся также территории АЗС и автопредприятие с санитарно-защитной зоной 300 метров.

Типы зон инженерной и транспортной инфраструктур (автомобильного, речного, трубопроводного транспорта, связи и

инженерного оборудования) устанавливаются в зависимости от вида и параметров размещаемых сооружений и коммуникаций, а также ограничений на использование соответствующих территорий с учетом обеспечения мер по предотвращению вредного их воздействия на среду жизнедеятельности.

Разрешенные виды использования: мотели для легкового и грузового автотранспорта; сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств; предприятия по обслуживанию транспортных средств; предприятия общественного питания; магазины.

Не основные и сопутствующие виды использования: сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств.

Условно разрешенные виды использования (требующие специального согласования) - разрешенные виды использования, нарушающие требования к застройке земельных участков, предоставляемых предприятиям, учреждениям и организациям автомобильного транспорта, а также земельных участков для размещения различных защитных инженерных сооружений, и зеленые полосы.

Зона инженерной инфраструктуры представлена инженерными коммуникациями и сооружениями водоснабжения (водозаборные сооружения, охранные зоны 1,2,3 поясов, сети), канализации (очистные сооружения, КНС, сети), газоснабжения (линии газопровода, ГРП, ШРП), электроснабжения (коридоры линий электроснабжения, ПС, РП, ТП), теплоснабжения (котельные, ЦТП) и охранных зон.

#### *Оценка транспортного спроса.*

Хорошо развитая транспортная система благоприятствует бесперебойному въезду и выезду, и обеспечению поселения необходимыми ресурсами.

На момент разработки Программы общественный транспорт удовлетворяет потребности населения. Для повышения качества

обслуживания пассажиров автотранспортное предприятие должно систематически обследовать и изучать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года, как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети.

Большое значение для транспортных связей имеет личный автотранспорт.

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

Транспортная отрасль является одной из важнейших подсистем экономики Ленинградского района и Коржовского сельского поселения в частности, от функционирования которой во многом зависит эффективность территориального и социально-экономического потенциала.

Через территорию Коржовского сельского поселения пролегает автомобильная дорога регионального значения: ст. Ленинградская – ст. Крыловская – ст. Челбасская, по которой осуществляется связь сельского поселения с административным центром района – станцией Ленинградской и другими поселениями Ленинградского района, а также с муниципальным образованием Каневской район.

Одним из проблемных вопросов развития остается высокий процент износа дорожной сети. Генеральный план предусматривает реконструкцию покрытия межмуниципальной автомобильной дороги и строительство объездного участка, расположенного в южной части хутора Коржи.

Планировочная структура любой территории во многом зависит от возможности развития дорожной сети и транспортного комплекса. Данный фактор дает возможность увеличения выпуска продукции предприятиями агропромышленного комплекса за счет увеличения рынков сбыта не только на территории Краснодарского края, но и в

других регионах России, а также увеличивает инвестиционный потенциал территории.

Развязки существующих автомобильных дорог запроектированы в одном уровне.

Существующая транспортная схема хутора Коржи представлена, в основном, регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть в хуторе 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 развитой социальной инфраструктурой.

Проектируемая транспортная схема хутора является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности движения, создании новых магистралей в проектируемых жилых районах.

#### **Автомобильный транспорт**

Автомобилизация Коржовского сельского поселения (202 единицы/1000 человек в 2016 году) оценивается как средняя (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 270 единиц /1000 человек), что обусловлено наличием междугороднего автобусного сообщения.

**Железнодорожный транспорт** – На территории Коржовского сельского поселения железнодорожный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению железнодорожным транспортом не планируется.

**Водный транспорт** – На территории Коржовского сельского поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

***1.4 Характеристика сети дорог Коржовского сельского поселения, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог.***

Таблица 1 – Характеристика улично-дорожной сети Коржовского сельского поселения.

<i>Наименование дорог/улиц, тип покрытия.</i>	<i>Наличие ПОДД</i>	<i>Протяженность дорог/значение</i>		
		<i>местного</i>	<i>регионального</i>	<i>федерального</i>
ул. Строителей	да	0,450		
ул. Комсомольская	да	0,450		
ул. Степная	да	1,520		
ул. Заречная	да	1,300		
ул. Молодежная	да	0,453		
ул. Ленина	да	0,920		
ул. Победы	да	0,125		
пер. Школьный	да	0,375		
ул. Хлеборобов	да	0,890		
ул. Тихая	да	0,215		
пер. Победы	да	0,580		
ул. Озерная	да	0,215		
ул. Новая	да	0,340		
ул. Раздольная	да	0,750		
ул. Южная	да	0,400		
ул. Хуторская	да	2,017		
подъезд к кладбищу	да	0,670		
ул. Школьная	нет			2,1
ул. Победы	нет			0,2



## *Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери*

Автомобильный транспорт привлекает к себе все большее внимание как источник антропогенной нагрузки на окружающую среду.

Негативные воздействия на окружающую среду при эксплуатации автомобилей:

- потребление топлива, выделение вредных выхлопных газов;
- продукты истирания шин и тормозов;
- шумовое загрязнение окружающей среды;
- материальные и человеческие потери в результате транспортных аварий.

С точки зрения загрязнения атмосферы автомобильный транспорт является перемещающимся в пространстве источником выбросов продуктов сжигания топлива (отработавших газов).

В качестве топлива служат: бензин, сжиженный газ, дизельное топливо.

При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают окислы азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечнососудистой системе.

Автотранспорт, как передвижной источник выбросов отличается (помимо возможности перемещаться в пространстве) существенное изменение удельных выбросов во времени. У одной и той же автотранспортной единицы выбросы при различных режимах работы двигателя (прогрев, пробег) будут различны (соотношение составит 1:4, 4:1 соответственно), кроме того выбросы различаются и для периодов

года (теплый и холодный - соотношение составит 1:1, 1:1,3 соответственно).

Загрязнение окружающей среды токсичными компонентами отработавших газов приводит к нарушениям в росте растений. Непосредственную опасность для растений представляют диоксид серы, оксид азота, продукты фотохимических реакций. Накапливаясь в растениях, они создают опасность для животных и людей. Наибольшую экологическую нагрузку испытывают растения на полосах земель вдоль дорог с большой интенсивностью движения.

Отработавшие газы способствуют ускорению процессов разрушения изделий из пластмассы и резины, оцинкованных поверхностей и черных металлов, а также покраски, облицовки и конструкции зданий. При солнечной безветренной погоде компоненты отработавших газов и углеводороды в результате фотохимических реакций образуют смог.

Еще одним фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза, расстройства эндокринной и сердечно-сосудистой системы, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертонии.

Негативной стороной и главной угрозой экономической безопасности в схеме автотранспорта являются ДТП (ущерб от ДТП). Экономические потери в каждом секторе экономики:

### 1. Сектор общественных финансов:

- Расходы дорожных служб на ликвидацию последствий ДТП.
- Расходы пенсионного фонда РФ (пособия по потере кормильца, пенсии по инвалидности, выплаты на погребение, ежемесячные денежные выплаты).
- Расходы фонда социального страхования РФ (расходы на реабилитацию пострадавших, оплата больничного листа, выплаты на погребение, недополученная часть налоговых поступлений с единого социального налога).
- Расходы фонда обязательного медицинского страхования РФ.

### 2. Рыночный сектор

- Потери вследствие повреждения транспортных средств и грузов.
- Издержки, связанные с простоем ремонтируемых транспортных средств.
- Неустойки, связанные с невыполнением договорных обязательств.
- Потери доходов в связи с не укомплектованностью штата, из-за временной нетрудоспособности или гибели работника.

### 3. Сектор домашних хозяйств

- Потери вследствие повреждения транспортных средств и имущества.
- Потери заработной платы пострадавшего в ДТП.
- Расходы на платные медицинские услуги.
- Дополнительные расходы на медицинскую реабилитацию.

*Оценка качества содержания дорог*

В Коржовском сельском поселении в течение всего года (с учетом сезона) выполняются комплекс работ по уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода, по обеспечению безопасности движения, а также по зимнему содержанию дорог.

Но в связи с недостаточным финансированием, данные мероприятия выполняются не в полном объеме.

### ***1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками***

*Анализ обеспеченности объектами транспортного обслуживания.*

Согласно пунктов 6.40, 6.41 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- на территории Коржовского сельского поселения функционирует 1 автомобильная заправочная станции, 1 многотопливный комплекс и 1 автомобильная газозаправочная станция. В связи с этим строительство новых АЗС не рационально;

– станции технического обслуживания (СТО) автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. На территории Коржовского сельского поселения не построены станции технического обслуживания, так же не и автомоек.

Согласно п.6.33 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» обеспеченность населения гаражами и стоянками для постоянного хранения индивидуального легкового транспорта должна быть 90%. В связи с тем, что многоквартирные дома на территории Коржовского сельского поселения отсутствуют, строительство гаражей не планируется. Население хранит транспорт в собственных гаражах или на придомовой территории.

### ***1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока***

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

В каждом населенном пункте Коржовского сельского поселения обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено. Передвижение по территории населенных пунктов осуществляется с использованием личного транспорта, либо в пешем порядке.

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

В сельском поселении осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке. Строительство велосипедных дорожек в муниципальном образовании не рационально в связи с малочисленностью населения.

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

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог Коржовского сельского поселения, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами.

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

За 2017 год на территории Коржовского сельского поселения не зафиксировано дорожно-транспортных происшествий.

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

#### *Загрязнение атмосферы.*

Выбросы в воздух 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 вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

***Воздействие шума.*** Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний.

Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

***Снижение двигательной активности.*** Исследования 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 вызывает депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно – транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением, особенно в районах жилой застройки, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей сельского поселения направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта.

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

На территории Коржовского сельского поселения расположено 1 автомобильная заправочная станция, 1 многотопливный комплекс, и 1 автомобильная газозаправочная станция.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Коржовского сельского поселения не планируется, в связи с отсутствием финансирования. На расчетный срок планируются необходимые мероприятия по замене дорожного покрытия.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Коржовского сельского поселения на 2017– 2030 гг. подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

- постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Коржовского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной



инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

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

***Таблица 2***

	<b><i>2014 г.</i></b>	<b><i>2015 г.</i></b>	<b><i>2016 г.</i></b>	<b><i>2017 г.</i></b>
Средства бюджета муниципального образования	445,4	947,7	2028,8	568,3
Средства Краевого бюджета	800,0	800	0,00	3862,6
Средства федерального бюджета	0,00	0,00	0,00	0,0
Средства внебюджетных источников	0,00	0,00	0,00	0,0

Из таблицы 3 видно, что мероприятия по ремонту дорожной сети выполняются за счет средств бюджета муниципального образования и краевого бюджета.

## ***РАЗДЕЛ 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ КОРЖОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ***

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

#### ***Прогноз изменения численности населения Коржовского сельского поселения***

На расчетный срок в Коржовском сельском поселении планируется изменение численности населения. Численность населения составит 1320 человек.

#### ***Объемы планируемого жилищного строительства***

Общая площадь жилищного фонда Коржовского сельского поселения - 20,00 тыс. м<sup>2</sup>.

В современных условиях одним из ведущих параметров, определяющих уровень комфорта и характеризующих тип жилья, по величине квартиры является обеспеченность человека площадью квартиры. В данный момент все жилищное строительство производится за счет личных средств населения. На расчетный срок планируется расширение жилищного фонда до 28,1 тыс. м<sup>2</sup>.

Объемы прогнозируемого выбытия из эксплуатации объектов социальной инфраструктуры.

Выбытие из эксплуатации существующих объектов социальной инфраструктуры в Коржовском сельском поселении не планируется.

## ***2.2. Прогноз транспортного спроса Коржовского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта***

Транспортная отрасль является одной из важнейших подсистем экономики Ленинградского района и Коржовского сельского поселения в частности, от функционирования которой во многом зависит эффективность территориального и социально-экономического потенциала.

Через территорию Коржовского сельского поселения пролегает автомобильная дорога регионального значения: ст. Ленинградская – ст. Крыловская – ст. Челбасская, по которой осуществляется связь сельского поселения с административным центром района – станцией Ленинградской и другими поселениями Ленинградского района, а также с муниципальным образованием Каневской район.

Количество и протяженность внутрирайонных автобусных маршрутов вполне удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения.

Характер и цели передвижения населения Коржовского сельского поселения не менялись последние несколько лет, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

В рамках данной Программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение средств внебюджетных источников для модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

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

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в сельском поселении, не претерпит существенных изменений. В границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт как в формате

общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

Таблица 3 – Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

<i>Наименование показателя</i>	<i>2016 (Базовый год.)</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021-2030</i>	<i>Примечание</i>
<b>АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ</b>							
Число автомобилей	228	228	229	229	228	266	Увеличение численности автомобилей планируется в связи с приростом населения
Число пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих их нормативным требованиям для организации пешеходного движения	15	15	15	15	15	15	На расчетный срок не планируется развитие тротуаров, в связи с отсутствием финансирования
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	0	0	0	0	0	0	На расчетный срок не планируется развитие велосипедных дорожек, в связи с отсутствием финансирования
Парковочное пространство, мест	0	0	0	0	0	0	На расчетный срок не планируется развитие парковок, в связи с отсутствием финансирования
Число автостанций (60пассажиров)	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется

<b>АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ</b>								
Число аэропортов	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется
<b>ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ</b>								
Число причалов	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется
<b>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ</b>								
Число вокзалов	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется

#### **2.4 Прогноз развития дорожной сети**

Реализация муниципальной программы «Обеспечение коммунальными услугами населения Коржовского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского края» позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания дорог, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов. В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 80%;

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

- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 1,0 км в год;

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

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

Таблица 4 – Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, ед.

<b>Наименование показателя</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022-2030</b>
Число автомобилей, в т.ч.	228	229	229	229	228	266
- легковые автомобили	217	218	217	217	217	253
- грузовые автомобили	11	11	12	12	11	13

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

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

В Коржовском сельском поселении в 2017 году не зарегистрировано дорожно-транспортных происшествий.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если на расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения, в связи с чем усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 1.10 Программы.



### **РАЗДЕЛ 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА**

Анализируя сложившуюся ситуацию и муниципальную программу «Обеспечение коммунальными услугами населения Коржовского сельского поселения Ленинградского района Краснодарского Края», можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ.

В таблице 5 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 5 - Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры.

№ п/п	Целевой показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
1	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	100	65	0
2	Прирост протяженности дорог	км	0	0	0

В рамках реализации данной программы, предлагается принять второй вариант (реалистичный), как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

**РАЗДЕЛ 4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводимых по содержанию и ремонту дорог общего пользования местного значения в Коржовском сельском поселении, строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков).

Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией муниципального образования по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе по поступившим обращениям (жалобам) граждан.

***Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта***

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

***Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства***

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства не планируются.

***Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения***

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения в Коржовском сельском поселении не планируются.

Строительство велодорожек не планируется в связи с отсутствием финансирования.

***Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб***

На расчетный срок не планируются мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспорта средств коммунальных и дорожных служб.

***Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Коржовского сельского поселения***

В целях развития сети дорог Коржовского сельского поселения планируются:

- Мероприятия по ежегодному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения.
- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения.

## Мероприятия по развитию сети дорог

Таблица 6

<i>Наименование мероприятия</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Сроки реализации</i>	<i>Затраты на реализацию мероприятия, руб.</i>
<i>Текущий ремонт</i>	13	2018-2027	36000,0

***Мероприятия по развитию инфраструктуры объектов  
автомобильного транспорта***

Мероприятия по развитию инфраструктуры объектов автомобильного транспорта не планируются.

***Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков***

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения не планируются в сельском поселении.

***Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем***

Данные мероприятия в Коржовском сельском поселении не планируются.

***Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения***

Данные мероприятия в Коржовском сельском поселении не планируются.

***Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности***

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности – не планируются.

**РАЗДЕЛ 5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ  
ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,  
СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К  
РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Таблица 7

<i>Мероприятия</i>	<i>Финансирование на 2017-2030 гг., тыс. руб.</i>				<i>Итого, тыс. руб.</i>
	<i>Фед. бюджет</i>	<i>Краевой бюджет</i>	<i>Бюджет МО</i>	<i>Внебюд.</i>	
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:	-	-	-	-	0,00
Авиационный транспорт	-	-	-	-	0,00
Речной транспорт	-	-	-	-	0,00
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	-	-	-	-	0,00
Мероприятия по развитию сети дорог в Коржовском сельском поселении в. т.ч	Строительство дорог	-	-	-	0,00
	ремонт дорог	-	28800,00	7200,00	-
Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	-	-	-	-	0,00
Мероприятия по обустройству автомобильной стоянки	-	-	-	-	
Мероприятия по мониторингу	-	-	-	-	
<b><i>Всего:</i></b>	<b><i>0,00</i></b>	<b><i>28800,00</i></b>	<b><i>7200,00</i></b>	<b><i>0,00</i></b>	<b><i>36000,00</i></b>

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

Таблица 8

<i>Мероприятия</i>	<i>Наименование индикатора</i>	<i>2016 (Базовый год)</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022-2030</i>
а) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	Число транспортно-пересадочных узлов	0	0	0	0	0	0	0
	Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед	5110	5110	5110	5110	5110	5110	5110
	Число остановочных площадок	2	2	2	2	2	2	2
б) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Парковочное пространство, мест	0	0	0	0	0	0	0



в) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;	Число мест стоянок большегрузного транспорта	0	0	0	0	0	0	0
г) мероприятия по развитию сети дорог поселения	Развитие улично-дорожной сети, км	0	0	0	0	0	0	0
д) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	Число зарегистрированных ДТП	0	0	0	0	0	0	0
	Количество светофорных объектов на УДС, шт.	0	0	0	0	0	0	0
	Количество нанесенной дорожной разметки, м <sup>2</sup>	0	0	0	0	0	0	0
	Количество установленных дорожных знаков, ед.	57	57	57	57	57	57	57

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств местного бюджета, предусмотренных в целях финансирования

мероприятий муниципальной программы. Объемы финансирования мероприятий Программы ежегодно подлежат уточнению при формировании бюджета на очередной финансовый год и плановый период.

**РАЗДЕЛ 7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ  
ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И  
ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ  
ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ  
КОРЖОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ.**

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».