**Программа**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района Краснодарского края**

**на 2017 – 2044 годы»**

**Паспорт**

**программы**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района Краснодарского края**

**на 2017 – 2044 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа  **«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района Краснодарского края на 2017 – 2044 годы»** |
| Основания для разработки  программы | - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ  - Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ  «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ  и отдельные законные акты РФ»  - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  -Федеральный закон 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»;  -Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;  - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;  -постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских  округов» |
| Разработчик программы | Администрация Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района |
| Цели и задачи программы | Целью программы является:  Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения,  повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;  - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог местного значения Новокорсунского сельского поселения;  - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма. |
| Целевые показатели  программы | Технико-экономические показатели:  - Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 100%  -Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, 100% ;  -Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, 51,28 км;  -Количество спроектированных и устроенных тротуаров;  -Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 54 ед.  Финансовые показатели:  -снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог на 20%.  Социально-экономические показатели:  -Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, 100%.  -Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения, 0 ед.  -Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел. |
| Этапы и сроки  реализации программы | Срок реализации Программы – 2017 – 2044 г. |
| Объемы и источники  финансирования  Программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит:  327180,64 тыс. руб., в том числе:  по годам в тысячах рублей:  2017 год – 6866,00  2018 год – 5739,27  2019 год – 9524,64  2020 год – 6455,88  2021 год – 6648,41  2022 год – 7046,84  2023 год – 7399,18  2024 год – 7769,14  2025 год – 8157,60  2026 год – 8565,48  2027 год – 8993,75  2028 год – 9443,44  2029 год – 9915,61  2030 год – 10411,39  2031 год – 10931,96  2032 год – 11478,56  2033 год – 12052,49  2034 год – 12655,51  2035 год – 13287,87  2036 год – 13952,26  2037 год – 14649,99  2038 год – 15382,37  2039 год – 16151,15  2040 год – 16959,06  2041 год – 17807,01  2042 год – 18697,37  2043 год – 19632,23  2044 год – 20613,84  Источник финансирования - бюджет Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района. Краевой бюджет. |

**1.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления сельского поселения, на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, Генерального плана поселения.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Новокорсунского сельского поселения (в дальнейшем - Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

**Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:**

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится решений администрации Новокорсунского сельского поселения, Совета депутатов поселения.

Администрация Поселения ежегодно, с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы, готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения на 2017 - 2044 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» ;

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

-Федерального закона от 08.11.2007г. № 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 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

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

-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

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

Программа рассчитана на расчетный период Генерального плана поселения, на 28 лет, до 2044года. Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Новокорсунского сельского поселения на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

**1.1. Основные понятия.**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- автомобильная дорога — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся еѐ технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- защитные дорожные сооружения — сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- искусственные дорожные сооружения — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- производственные объекты — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- элементы обустройства автомобильных дорог — сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- дорожная деятельность — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- владелец автомобильных дорог — администрация Новокорсунского сельского поселения;

- пользователи автомобильными дорогами — физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- реконструкция автомобильной дороги — комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, еѐ участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- капитальный ремонт автомобильной дороги — комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- ремонт автомобильной дороги — комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- содержание автомобильной дороги — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке еѐ технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях,

определенных Федеральным законом от 08.11.2007г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.**

**2.1. Положение Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района в структуре пространственной организации Тимашевского района.**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры

Территория.

**2.1.1. Баланс территории**

**(Существующее положение)**

Таблица 1

| **№ п/п** | **Вид территории** | **Показатели** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Существующее состояние** | |
| **Кол-во, га** | **% к итогу** |
|  | Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах, всего | **719,58** | **100,00** |
| **1.** | **Жилая зона,** в том числе: | **424,31** | **58,97** |
| 1.1 | Территория существующей индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками | 406,94 | 56,55 |
| 1.2 | Территория существующей малоэтажной секционной жилой застройки | 1,57 | 0,22 |
| 1.3 | Территория строящейся и отведенной под строительство индивидуальной жилой застройки | 10,74 | 1,49 |
| 1.4 | Территория детских дошкольных и средне-общеобразовательных учреждений | 3,22 | 0,45 |
| 1.5 | Территория учреждений здравоохранения | 1,84 | 0,26 |
| **2.** | **Общественно-деловая зона** | **5,40** | **0,75** |
| **3.** | **Производственные территории** | **41,26** | **5,73** |
| **4.** | **Зона инженерной и транспортной инфраструктур** | **114,06** | **15,85** |
| 4.1 | Улицы, дороги, проезды, площади | 113,76 | 15,81 |
| 4.2 | Территория водозабора | 0,3 | 0,04 |
| **5.** | **Рекреационная зона** | **43,35** | **6,02** |
| 5.1 | Плоскостные спортивные сооружения | 1,6 | 0,22 |
| 5.2 | Водная территория | 41,75 | 5,80 |
| **6.** | **Зона специального назначения** | **1,22** | **0,17** |
| 6.1 | Кладбище | 1,22 | 0,17 |
| **7.** | **Зона сельскохозяйственного использования,** в том числе: | **77,01** | **10,7** |
| **8.** | **Прочие территории,** в том числе: | **12,97** | **1,81** |
| 8.1 | Подтопляемая территория | 12,97 | 1,81 |

Новокорсунское сельское поселение входит в состав муниципального образования Тимашевский район и наделено статусом муниципальное образование.

Муниципальное образование Новокорсунское сельское поселение находится в северо-восточной части муниципального образования Тимашевского района.

Новокорсунское сельское поселение граничит:

- на севере и северо-востоке – с Брюховецким районом и Незаймановским сельским поселением;

- не юге и юго-востоке – с Кореновским районом;

- на западе и юго-западе – с Новоленинским сельским и Тимашевским городским поселениями.

В состав Новокорсунского сельского поселения входят 2 населенных пункта, на территории которых проживает по состоянию на 01.01.2013 г. 5881 человек, из них

- ст.Новокорсунская – 5711

- х.Красноармейский - 170.

Станица Новокорсунская – административный центр Новокорсунского сельского поселения, расположена по берегам Бейсужек Левый в правобережной части Прикубанской степной равнины, имеющей общий слабый уклон в юго-западном направлении в сторону Азовского моря.

Транспортные связи ст.Новокорсунской с районным, краевым центрами и другими городами края осущестляются по автомобильным дорогам регионального значения г.Кореновск – г.Тимашевск межмуниципального значения станица Новокорсунская – хутор Незаймановский.

В состав поселения входит-

Таблица №2

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование**  **населенного**  **пункта** | **Наименование**  **населенного**  **пункта** |
| 1 | Хутор Красноармейский |

Современная планировочная ситуация Новокорсунского сельского поселения сформировалась на основе ряда факторов: географического положения поселения, природных условий и ресурсов, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения.

Развиваемые населенные пункты – в основном крупные и средние населенные пункты, имеющие базу для дальнейшего экономического развития. Развитие градообразующей базы за счет развития производств (производства сельскохозяйственной продукции, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.) при стабилизации и снижении числа занятых в сельском хозяйстве, в большинстве случаев, должно вести к стабилизации и росту численности населения в развиваемых населенных пунктах. Здесь же в приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство.

Сохраняемые населенные пункты. Их градообразующая база, в основном, должна стабилизироваться или даже уменьшаться, в связи со стабилизацией и снижением занятых в сельском хозяйстве. Поэтому численность населения по этим населенным пунктам, в большинстве случаев, также может уменьшаться. Основные мероприятия по развитию сохраняемых населенных пунктов те же, что и по развиваемым населенным пунктам, но главный упор должен делаться на реконструкцию и в значительно меньшей степени на новое строительство.

Малоперспективные населенные пункты - это те малонаселенные пункты, к которым не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, жилой фонд имеет высокую степень износа, а в числе жителей преобладают граждане пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников. Затраты на инфраструктурное обеспечение удаленных малонаселенных мест существенно превышают экономический эффект от использования территории, а также отсутствуют реальные перспективы использования этой территории, наблюдается отрицательная демографическая динамика и ухудшается социальное положение местного населения. Предлагается принять решения о переселении жителей с последующей ликвидацией этих населенных мест, чтобы избежать фактов заселения асоциальными жителями. В качестве альтернативы могут разрабатываться специальные программы по возрождению конкретного населенного пункта, включая разработку экономического (инвестиционного) проекта. В рамках этой программы предлагается развитие подобных малонаселенных пунктов как территорий альтернативных видов сельскохозяйственного производства, переработки органических отходов производства, рекреации и этнотуризма, и т.п.

Выбор пути развития конкретного населенного пункта определяется, исходя из его принадлежности к конкретной функциональной зоне. При этом имеющиеся населенные пункты получают новый импульс к развитию, их жители (как местные, так и «переселенцы») – новые рабочие места.

**2.1.2.** **Классификация населенных пунктов**

**по перспективе развития Новокорсунского сельского поселения**.

Таблица №3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Населенные пункты** | **Количество населения**  **(человек)** | **Тип населенного**  **пункта** |
| **Хутор Красноармейский** | **170** | **сохраняемый** |

Примечание: показатели приведены по данным администрации Новокорсуского сельского поселения.

Хутор Красноармейский.

Основной планировочной осью является улица имени 17 Партсъезда, вдоль которой расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как:

дом культуры, баня, магазин. Эти объекты образуют общественный центр хутора.

Производственные территории представлены действующими объектами сельскохозяйственного производства.

В южной части хутора расположено кладбище.

Застроенная часть хутора представляет собой компактное жилое образование, сформированное тремя улицами. Главной планировочной осью хутора является улица 17 Партсъезда.

Производственные территории представлены действующими объектами сельскохозяйственного производства.

**2.2 Социально-экономическая характеристика о сельского поселения.**

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в Поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Новокорсунского сельского поселения по состоянию на 01.01.2016 года составила 5881 человек.

**2.2.1.Краткая историческая справка**

Станица Новокорсунская основана в 1809 году. Заселили станицу казаки малороссийских губерний, которые были зачислены в крестьяне, и возвратившиеся из турецкого плена запорожские казаки под командованием Ивана Хорунжего.

Станица быстро разрасталась, и уже к 1909 году ее население составляло 6777 человек, в 1915 году – 7479 человек, а в 1921 г. – 9147 человек.

Советская власть в станице Новокорсунской устанавливалась 2 раза. Первый раз – в середине марта 1918 года. Второй раз Советская власть была установлена 5 марта 1920 года – после изгнания деникинской белой армии. Этого же числа был утвержден ревком, председателем которого был избран Мешков Василий Тихонович.

В годы всеобщей коллективизации на территории станицы Новокорсунской и близлежащих хуторах Красноармейском и Пролетарском были созданы 7 небольших колхозов: «Искра», «Пролетарий», «Пролетарская воля», «Красный колос» и др.

Черную страницу в истории ст. Новокорсунской оставила Великая Отечественная война. 6 августа 1942 года станицу оккупировали немецко-фашистские войска. Освобождена станица была 11 февраля 1943 года частями 11 гвардейского полка 9 Армии под командованием генерал – лейтенанта Хижняка Ивана Лукича.

23 августа 1950 года в станице Новокорсунской был образован крупный колхоз «Искра», объединивший все коллективные хозяйства, располагавшиеся в ст. Новокорсунской, х.Красноармейском и х.Пролетарском. Впоследствии колхоз «Искра» превратился в крупное многоотраслевое хозяйство и на сегодняшний день остается одним из ведущим сельхозпредприятием в Тимашевском районе.

**2.3 Труд и занятость.**

Трудовая структура населения отражает основные группы трудовых ресурсов, в

числе которых учитываются: трудоспособное население в трудоспособном возрасте, занятые в экономике лица старше трудоспособного возраста и подростки до 16 лет.

Лица старше и моложе трудоспособного возраста составляют небольшую часть трудовых ресурсов, с другой стороны часть населения в трудоспособном возрасте составляет учащаяся молодежь и инвалиды трудоспособного возраста, небольшие контингенты других категорий.

Развитие промышленных производств в Новокорсунском сельском поселении отсутствует, за исключением птицефабрики с инкубатором, осуществляющих сельхозпроизводство в промышленных масштабах. Большая часть учреждений и организаций сельского поселения в статистической отчетности представлены непромышленными видами деятельности.

Бюджетная сфера представлена работниками служб муниципального управления, системы среднего образования, учреждений социально-культурного назначения. Большая часть занятых работает в учреждениях социальной сферы – образовании, культуре, здравоохранении, а также в организациях, предоставляющих жилищно-коммунальные услуги, сельскохозяйственных организациях.

Прочее трудоспособное население занято в личных подсобных хозяйствах.

Новокорсунское сельское поселение состоит из двух населенных пунктов - станицы Новокорсунской и хутора Красноармейского, численность постоянно проживающего населения - 5881 человека тринадцати национальностей, в том числе мужчин – 2640, женщин - 2864, детей до 14 лет – 848, пенсионеров – 1280 человек, участников ВОВ – 8, тружеников тыла – 39 человек, многодетных семей – 60.

На воинском учете в Новокорсунском сельском поселении состоит 1432 гражданина, пребывающих в запасе. Из них: офицеров 43, – солдат, сержантов, прапорщиков – 129, призывников 73 человека. В 2016 году на призывную комиссию вызывались 57, призвано в ряды Вооруженных сил 23 человека.

В поселении за 2016 год родились 58 человек, умерло 57 человек.

**2.3.1.Список предприятий, организаций и индивидуальных предпринимателей сельского поселения**

**Дислокация**

**стационарных объектов розничной торговли на территории Новокорсунского сельского поселения**

(по состоянию на 1 июля 2016 года)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Хозяйствующий  Субъект,  название торгового  объекта | Фактический  адрес | Ф.И.О.  Руководителя,  Предпринимателя,  Юридический  адрес,  № телефона | ИНН | ОКВЭД | Специализация по ассортименту  («мебель», «одежда», «мясо» и т.д.) | Площадь  общая | Площадь  торговая | Кол-во  работ-  ников |
| 1. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская  Ул.Кирпичная,23-а | Велигура Ольга Николаевна  Ст.Новокорсунская  Ул.Партизанская,91 89183947099 | 235300387384 | 52.62 | Продовольственная группа товаров | 18,0 | 18,0 | 2 |
| 2. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская  Ул.Ростовская,22 | Велигура Ольга Николаевна Ст.Новокорсунская  Ул.Партизанская,91 89183947099 | 235300387384 | 52.62 | Продовольственная группа товаров | 26,8 | 26,8 | 2 |
| **3.** | Торговый ларь  «Дарья»  Нестационарный | Ст.Новокорсунская  Угол Красной и Партизанской | Мушта Зинаида Владимировна  Ст.Новокорсунская  Ул.Северная,61  89181974550 | 235308170908 | 52.12 | Продовольственная группа товаров | 15,0 | 15,0 | 2 |
| 4. | Магазин «Мясо» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,12-а | Окунев Николай Аркадьевич  Ст.Новокорунская  Ул.Кооперативная,43  89184801996 | 235300907874 | 52.62.  52.22.1 | «Мясо» | 24,0 | 24,0 | 2 |
| 5. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская ул.Чапаева,19-а | Тимошенко Сергей Юрьевич  Ст.Новокорсунская  Ул.Чапаева,19  89183491866 | 235300716938 | 52.62. | Продовольственная группа товаров | 37,2 | 37,2 | 2 |
| 6. | Магазин «Агрокомплекс» | Ст.Новокорсунская  Ул.Партизанская,72  34-1-79 | Минченко Елена Владимировна  Ст.Выселки  Ул.Степная,1  89184513790 | 002328000083  232801001 | 52.62. | Продовольственная группа | 68,0 | 48,0 | 4 |
| 7. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,25  35-1-70 | Протченко Леонид Иванович  Ст.Новокорсунская ул.Красная 25 кв.2  89181779264 | 235302885515 | 52.62. | Продовольственная группа | 63,9 | 50,0 | 2 |
| 8. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская  Ул.К.Маркса,49  34-9-21 | Бугаева Ольга Анатольевна  Ст.Новокорсунская  Ул.К.Маркса,49  89189922849 | 235303937004 | 52.62. | Продовольственная группа | 50,0 | 29,0 | 3 |
| **9.** | Магазин «Овощи» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,16 | Овчаров Александр Юрьевич  Ст.Новокорсунская  Ул.Чапаева,8 кв.2  89885212272 | 235308314719 | 52.62. | Продовольственная группа | 15,0 | 15,0 | 1 |
| 10. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская  Ул.К.Маркса,44 | Баранник Ольга Андреевна  Ул.К.Маркса,44  89184444950 | 235301336390 | 52.62 | Продовольственная группа | 24,0 | 24,0 | 1 |
| **11.** | Торговый ларь «Хлеб»  Нестационарный | Ст.Новокорсунская  Ул.Партизанская,72-а | ООО «Хлебторг»  Трещев Иван Николаевич | 2369001551 |  | Продовольственная группа | 6,0 | 6,0 | 1 |
| 12. | Магазин  «Продукты» | Ст.Новокорсунская  Ул.К.Маркса,40-а | Слободенко Сергей Александрович  Ст.Роговская  х.Красный  пер.Пляжный,14  89186322212 | 235308238190 | 52.11  55.30 | Продовольственная группа | 27,0 | 27,0 | 2 |
| **13.** | Магазин «Овощи» | Ст.Новокорсунская  Ул.Чапаева,8 | Овчаров Александр Юрьевич  Ст.Новокорсунская  Ул.Чапаева 8 кв. 2  89885212272 | 235308314719 | 52.62 | Продовольственная группа | 180 | 18,0 | 1 |
| 14. | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,16 | Баранник Яна Геннадьевна  Ст.Новокорсунская  Ул.Партизанская,78  89182780034 | 235307411220 | 52.11 | Продовольственная группа | 24 | 18 | 1 |
| 15.  . | Магазин «Продукты» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,15  34-4-94 | Морозов Игорь Александрович  Ул.Первомайская,57  89181925392 | 235309294134 | 52.11 | Продовольственная  группа | 592,7 | 100,0 | 6 |  |
| 16. | Магазин «Свежее мясо» | Ст.Новокорсунская  Ул.Пионерская,54-а | Енгибарян Рузанна Галамовна  Ст.Новокорсунская  Ул.Северная,13 | 235310687108 | 52.62 | Продовольственная группа | 27,0 | 15,0 | 1 |  |
| 17. | Магазин «Промтовары» | Ст.Новокорсунская  Ул.Партизанская,72-а | Дранник Любовь Станиславовна  Ст.Новокорсунская  Ул.Урожайная,19  89186225913 | 235300067507 | 52.11. | Непродовольственная группа | 54,0 | 54,0 | 2 |
| 18. | Магазин «Промтовары» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,20 | Бурлакова Светлана Владимировна  Ст.Новокорсунская  Ул.Трудовая,23  89189797449 | 235305901772 | 52.42.1 | Непродовольственная группа | 70,0 | 48,0 | 2 |
| 19. | Магазин  «Промтовары» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,20 | Борщевская  Наталья  Николаевна  Ст.Новокорсунская ул.Красная, 21 кв.1 | 235309791577 | 52.42.1 | Непродовольственная группа | 70,0 | 48,0 | 2 |
| 20. | Магазин «Товары для дома» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,4»в» | Куришова Татьяна  Васильевна  Ст.Новокорсунская ул.К.Маркса,71  34-5-34 | 235300780644 | 52.46.  52.46.2 | Непродовольственная группа | 50,3 | 37,2 | 2 |
| 21. | Магазин МК Фробишер Магнит-Косметик | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,15 | Ворошилова Вера Викторовна  Ст.Новокорсунская  Ул.Пионерская,50  89189750803 | 2310031475 | 52.33.1  52.33.2 | Непродовольственная группа | 219,0 | 219,0 | 6 |
| 22. | Магазин «Товары для детей» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,1 | Баранник Ольга Андреевна  Ст.Новокорсунская ул.К.Маркса,44  89184444950 | 235301336390 | 52.42. | Непродовольственная группа | 12,0 | 12,0 | 1 |
| 23. | Магазин «Игрушки» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,1 | Баранник Ольга  Андреевна  Ст.Новокорсунская ул.К.Марса,44  89184444950 | 235301336390 | 52.48.34 | Непродовольственная группа | 12,0 | 12,0 | 1 |
| 24. | Магазин «Промтовары» | Ст.Новокорсунская ул.К.Маркса,44 | Баранник Ольга  Андреевна  Ст.Новокорсунская ул.К.Маркса,44  89184444950 | 235301336390 | 52.42.1 | Непродовольственная группа | 31,0 | 31,0 | 1 |
| 25. | Магазин «СтройКа» | Ст.Новокорсунская  Ул.К.Маркса,59а | Безуглова Яна Викторовна  Ст.Новокорсунская  Ул.К.Макрса,68  89186999644 | 235310319111 | 52.46.7 | Непродовольственная группа | 80 | 80 | 1 |
| 26. | Магазин «Хозтовары» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная,5-а | Скорик Иван Олегович  Ст.Медведовская  Ул.Мельничная,2  89182737276 | 23530028440 | 52.44.2 | Непродовольственная группа | 400,0 | 250,0 | 2 |
| 27. | Магазин «Цветы» | Ст.Новокорсунская ул.Пионерская,52-б | Драная Марина Викторовна  Ст.Новокорсунская ул.Октябрьская,83  89182908225 | 235301156301 | 52.48.32 | Непродовольственная группа | 60,0 | 54,0 | 2 |
| 28. | Магазин «Промтовары» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,15 | Морозов Игорь Александрович  Ст.Новокорсунская  Ул.Первомайская,57  89181925392 | 235309294134 | 52.44.2 | Непродовольственная группа | 50,0 | 50,0 | 2 |
| 29. | Магазин «Обувь» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,17г | Арутюнян Альберт Шамирович Ст.Новокорсунская ул.Октябрьская,21  34-8-72 | 235302131081 | 52.43 | Непродовольственная группа | 17,0 | 17,0 | 1 |
| **30.** | Торговый ларь  «Промтовары»  **Нестационарный** | Ст.Новокорсунская ул.Партизанская,83-б | Кузьменко Марина  Викторовна  Ст.Новокорсунская  Ул.Лугового,14/2  89180287593 | 235302560771 | 52.44.2 | Непродовольственная группа | 19,0 | 19,0 | 1 |
| 31. | Ритуальные услуги | Ст.Новокорсунская ул.Красная,14 | Морозов Игорь Александрович  х.Незаймановский  Ул.Красная,103  89181925392 | 235309294134 | 93.03. | Непродовольственная группа | 70,0 | 50,0 | 1 |
| 32. | Магазин «Семена» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,5 | Литвиненко Надежда Алексеевна ст.Новокорсунская ул.Октябрьская,66  34-9-76 | 235302854482 | 52.27.39 | Непродовольственная группа | 42,5 | 12,5 | 1 |
| 33. | Магазин «Эдельвейс» | Ст.Новокорсунская  ул.Красная, 20 | Гаража Роман Николаевич  Ст.Новокорсунская  ул.Микояна,3  89181430220 | 235305890908 | 52.48.32 | Непродовольственная группа | 70,0 | 70,0 | 2 |
| 34. | Ветаптека | Ст.Новокорсунская ул.Красная,18 | Чернец Альбина Михайловна ст.Новокорсунская ул.Восточная,35  89189910939 | 235305896547 | 52.4 | Непродовольственная группа | 20,0 | 20,0 | 1 |
| 35. | Сотовая связь | Ст.Новокорсунская ул.Красная,15 | Скворцова Наталья  Анатольевна  г.Кореновск  ул.Коммунаров,92 | 233505568902 | 62.52 | Непродовольственная группа | 6,0 | 6,0 | 1 |
| 36. | Магазин «ВАВИОН» | Ст.Новокорсунская  Ул.Пионерская,8  34-7-05 | Велигура Оксана  Николаевна  Ст.Новокорсунская ул.Партизанская,91  89183947099 | 235300387384 | 52.62 | Смешанные товары | 61,5 | 61,5 | 3 |
| 37. | Магазин «РЕАЛТА» | Ст.Новокорсунская ул.Красная,18 | Кузьменко Марина  Викторовна  Ст.Новокорсунская  Ул.Лугового,14/2  89180287593 | 235302560771 | 52.12 | Смешанные товары | 172,0 | 62,0 | 3 |
| 38. | Магазин «Наташа» | Ст.Новокорсунская ул.Чапаева.53/1 | Гапон Виктор Иванович  Ст.Новокорсунская ул.Чапраева,53  89189542568 | 235300469220 | 52.11 | Смешанные товары | 29,8 | 23,7 | 2 |
| 39. | Магазин ЗАО Тандер «МАГНИТ» | Ст.Новокорсунская  Ул.Красная 5-б  34-1-68 | Г.Краснодар ул.Леваневского,18  Скрыль Ольга Николаевна | 2310031475 | 52.11 | Смешанные товары | 500 | 400 | 12 |
| 40. | Минимаркет «ВИТАЛИНА» | Ст.Новокорсунская ул.Пионерская,52-а | Драный Евгений Владимирович  Ст.Новокорсунская ул.Кобыляцкого,2  89183427414 | 235302332172 | 52.12 | Смешанные товары | 60,0 | 50,0 | 3 |
| 41. | Магазин | Ст.Новокорсунская ул.Пионерская,38  34-6-66 | Зинченко Людмила Александровна  Ст.Новокорсунская  Ул.Пионерская,38  89181661009 | 235305121860 | 52.12 | Смешанные товары | 34,0 | 28,0 | 2 |
| 42. | Магазин | Ст.Новокорсунская ул.Октябрьская,22  34-9-58 | Бобрышева Ольга Григорьевна  Ст.Новокорсунская  Ул.Октябрьская,20  89189830530 | 235304666526 | 52.12 | Смешанные товары | 30,0 | 22,4 | 2 |
| 43. | Магазин | Ст.Новокорсунская ул.17 Партсъезда,23-а  34-1-13 | Набока Светлана Николаевна  Ст.Новокорсунская  Ул.Луначарского,22 | 235300047148 | 52.12 | Смешанные товары | 27,0 | 15,0 | 1 |

**2.3.2.Административное устройство муниципального образования**

**Новокорсунское сельское поселение Тимашевского района.**

На основании Закона Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Тимашевский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского и сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 21 апреля 2004 года, были установлены границы муниципального образования Тимашевский район, в его составе были образованы муниципальные образования – городское и сельские поселения – и установлены их границы. Образовано девять сельских поселений и одно городское поселение.

Сельское поселение наделено статусом муниципального образования с административным центром в ст. Новокорсунской. В составе поселения 2 населенных пункта: ст. Новокорсунская, х. Красноармейский.

**2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

Развитие транспортной системы Новокорсунского сельского поселения (далее – Поселение) является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Новокорсунского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Тимашевского района Краснодарского края, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Внешние транспортно-экономические связи Новокорсунского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

На территории Новокорсунского сельского поселения *железнодорожная сеть отсутствует.* Существующий пассажирский железнодорожный вокзал находится в городе Тимашевске.

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

Воздушные перевозки не осуществляются.

**2.5 Характеристика сети дорог Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района, оценка качества содержания дорог.**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной

инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Новокорсунского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использование 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 недоремонта. Учитывая выше изложенное, 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения Новокорсунского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Новокорсунского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц .

В настоящее время в собственности Новокорсунского сельского поселения находится 52 км автомобильных местного значения и искусственных сооружений (мостов) общей протяженностью 0,004 км. Остальные автодороги поселения являются подъездами к отдельно стоящим населенным пунктам.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения

поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй,

третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Новокорсунского сельского поселения.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные

параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Новокорсунского сельского поселения в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 07.02.2007 года № 16.

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений с указанием класса дороги и ее идентификационного номера указан в Приложении 3.

По состоянию на 1 января 2016 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 0 % . Это связано с отсутствием тротуаров, велосипедных дорожек, нормативной освещенности, наличия дорожных знаков в соответствии с проектом организации дорожного движения.

Острой проблемой является состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах поселения. В настоящее время на местных дорогах эксплуатируется мост, который требуют проведения анализа его состояния.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те её участки, по которым проходят автодороги местного значения.

**2.6 Развитие транспортной инфраструктуры.**

Развитие транспортной инфраструктуры станицы Новокорсунская основано на совершенствовании существующей системы внешнего транспорта и станичной уличной сети с учетом роста интенсивности движения на расчетный срок.

В транспортной инфраструктуре станицы участвуют автомобильная дорога регионального значения г. Кореновск – г. Тимашевск (автомагистраль II-III технической категории), автомобильная дорога межмуниципального значения ст. Новокорсунская – х. Незаймановский (IV технической категории).

Краевая дорога направления ст. Новокорсунская – х. Незаймановский проходит по улицам Красной и Пионерской вблизи жилой застройки без организации санитарно-защитной зоны, поэтому проектом предусмотрено строительство объездной дороги к востоку от станицы.

Проектом зарезервирована территория для строительства одноуровневой развязки в месте пересечения краевой дороги г. Кореновск – г. Тимашевск и восточного обхода.

Автомобильная дорога г. Кореновск – г. Тимашевск также проходит вблизи жилой застройки по улице Ростовской. В проекте учтен план спрямления участка автомобильной дороги Кореновск – Тимашевск, км 30+624 – км 33+759 согласно письму Управления автомобильных дорог Краснодарского края № 80-1986/08-01.07 от 04.07.2008 г.

При въезде в станицу из Тимашевска проектом предлагается размещение автопавильона с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта междугороднего и местного сообщения.

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

Транспортная схема станицы является органичным развитием сложившейся транспортной структуры с учетом увеличения ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог в перспективных районах, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами и автомобильными дорогами общей сети.

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

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;

- основные и второстепенные улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

- проезды, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах квартала с улицами.

Главными улицами в направлении с севера на юг являются: ул. Красная, ул. Кирпичная, участки улиц Калинина, Пролетарской, Пионерской, с запада на восток – ул. Озерная, ул. Ростовская, ул. Октябрьская .

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 26,0 м., проезжей части – 7,0 - 8,0 м.

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

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в зоне скопления людей в общественных центрах, местах массового отдыха, промышленных зонах и т. д., а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

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

В существующем общественном центре станицы, а также в центрах новых жилых районов выделяется пешеходно-транспортная категория улиц. К ней относятся улицы Красная, Октябрьская, Кирпичная, Ростовская, Пионерская, Пролетарская – главные улицы станицы, а также улицы Красноармейская, Мельничная, Фурманова, Карла Маркса. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жителей жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Проектом предусмотрены территории для размещения объектов придорожного сервиса, расположенных вдоль краевой 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.

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

**2.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Новокорсунском сельском поселении Тимашевского района, обеспеченность парковками.**

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 5% в год).

Хранение автотранспорта на территории Новокорсунского сельского поселения осуществляется в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

**2.8 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. Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус.

На территории Новокорсунского сельского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено пригородным маршрутом, транзитным, хутор Незаймановский – город Тимашевск, ежедневно, три раза в день, а также. ежедневным междугородным маршрутом, Незаймановский – Краснодар, с заездом в город Тимашевск, и обратно, в течении дня..

В Новокорсунском сельском поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями.

Для доставки детей Поселения в учебное образовательное учреждение организованы школьные автобусы.

Автотранспортное предприятие на территории Новокорсунского сельского поселения отсутствует. Работают частные такси.

**2.9 Характеристика условий немоторизированного передвижения.**

На территории Новокорсунского сельского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не

благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия,

ограничение дорожного полотна.

**2.10. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка**

**работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальные службы Новокорсунского сельского поселения своих

транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог местного значения заключаются Муниципальные контракты.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет. Есть частные базы и СТО.

**2.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств, при снижении объемов

строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном

финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

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

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

Основными причинами совершении ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Тимашевского района являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов.

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

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием

проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно- целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области

обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

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

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,

- обеспечить безопасность дорожного движения;

- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

**2.12. 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.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

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

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

**2.13. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения.**

Территория Новокорсунского сельского поселения не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.). Перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2029 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения не ожидается.

**2.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения.**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокорсунского

сельского поселения на 2017 - 2029 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»

- 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-N1440 «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»;

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, 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;

**2.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Новокорсунского сельского поселения. Привлечение средств бюджета района учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Новокорсунского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий

Программы на весь расчетный срок, составляет 33666 тыс. рублей, в том числе по годам: 2017г- 3437т.р., с 2018 по 20121гг. по 2519 т.р., на 2027-29гг. 7557т.р.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

**3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

**3.1 Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Новокорсунского сельского поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения средняя;

- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства.

Экономический прогноз

Развитие Новокорсунского сельского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;

- инфраструктуры.

Устойчивое экономическое развитие Новокорсунского сельского поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим

предпринимателям;

- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

- снижение уровня административных барьеров;

- формирование конкурентной среды;

- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселение можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и средней транспортной доступностью;

- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведѐт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики сельского поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

**3.2 Прогноз транспортного спроса Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.**

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и изменений на расчетный срок не ожидается.

**3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта,**

**имеющегося на территории Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает

значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Новокорсунском сельском поселении.

Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории Поселения не развит.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Новокорсунского 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.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории сельского поселения присутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено:

- 2 Станции Технического Обслуживания - мощностью 5 постов;

- Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса.

**3.4 Прогноз развития дорожной сети Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения. В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

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

- 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 4 км в год.

- Проектирование и строительство тротуаров в центральной части населенного пункта.

- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

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 местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог 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 и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

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

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

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2029 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

**3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения,

- 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 населѐнных пунктов Новокорсунского сельского поселения.

- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

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

**3.7.1. Воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду.**

Транспорт один из важнейших компонентов общественного и экономического развития, поглощающий значительное количество ресурсов и оказывающий серьезное влияние на окружающую среду. Услуги транспорта играют важную роль в экономике и повседневной жизни людей. Использование практически всех видов транспорта на всех континентах возрастает и по объему перевозимых грузов, и по количеству тонно-километров, и по числу перевозимых пассажиров. Существенна роль транспорта в загрязнении водных объектов. Кроме того, транспорт является одним из основных источников шума в городах и вносит значительный вклад в тепловое загрязнение окружающей среды.

При всей важности транспортно-дорожного комплекса как неотъем­лемого элемента экономики необходимо учитывать его весьма значитель­ное негативное воздействие на природные экологические системы. Извест­но, что особенно резко эти воздействия ощущаются в крупных городах, возрастая по ме­ре увеличения плотности населения. Эта за­кономерность справедлива и в отношении городского пассажирского транспорта, кото­рый в большинстве случаев концентриру­ется вокруг так называемых пунктов тяготения - там, где зарождаются, объединяются, рас­пыляются и поглощаются потоки пассажи­ров.

В наше время, воздействие транспорта, но окружающую среду - самая насущная и актуальная проблема современного общества. Последствия этого воздействия сказываются не только на нашем поколении, но и могут сказаться и на будущем поколении, если мы не примем серьёзные меры по снижению и даже устранению последствий воздействия и самого воздействия.

Поэтому, цель моей курсовой работы заключается в том, чтобы в комплексе показать воздействие транспортно – дорожного комплекса на окружающую среду, последствия и меры борьбы с ними. Задачами моей курсовой работы являются:

Рассмотреть воздействия автомобильного транспорта, подземного и наземного транспорта на электрической тяге, авиатранспорта, железнодорожного, речного, морского транспорта на окружающую среду.

Рассмотреть последствия воздействия всех видов транспорта на ОС.

Показать возможные пути решения проблем, вызванных воздействием транспорта на окружающую среду, (то есть альтернативные виды топлива, используемые транспортом, улучшение качества дорог, использование новых технологий, очистных сооружений, пересмотр взглядов на окружающую природную среду).

**3.7.2. Воздействие транспорта на ОС.**

К главным источникам загрязнения окружающей среды и потребителям энергоресурсов относятся автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса.

Загрязняющие выбросы в атмосферу от автомобилей по объёму более чем на порядок превосходят выбросы от железнодорожных транспортных средств. Выбросы от автотранспорта в России составляют около 22 млн. т в год. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат более 200 вредных наименований вредных веществ и соединений, в том числе и канцерогенных. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, сыпучие и пылящие грузы, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. В мировом балансе загрязнений, основная доля (54%) падает на автомобильный транспорт, но в разных странах доля неодинакова и колеблется от 13 – 30% до 60 – 80%. Общее количество автомашин в мире превысило 500 млн. шт., в том числе в Российской Федерации 56 млн. шт. Вредные выбросы от автотранспорта в Российской Федерации составляют 22 млн. т/год. Один автомобиль при пробеге 15 тыс. км сжигает в среднем 2 т топлива, около 26 – 30 т воздуха, в том числе 4 – 5 т кислорода, что в 50 раз больше потребностей человека, при этом выбрасывает в атмосферу: *угарного газа* – 700 кг/год,

*диоксида азота* – 40 кг/год,

*несгоревших углеводородов* – 230 литров,

*твёрдых веществ* – 2 – 5 кг/год.

Автомобильные газы представляют собой смесь, состоящую из 1000 – 1200 индивидуальных компонентов, среди которых **нетоксичны:** N, O, пары воды, CO₂; **токсичные:** окиси C, углеводороды, оксиды N, альдегиды, сажа, бензопирен, соединения свинца, формальдегид, бензол, а также многие другие компоненты (табл.1,приложение). 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, чем их “родители” – пример: смог – дымящий туман (обычно белый).

Районы с повышенным содержанием в воздухе этих веществ превращаются в зоны повышенного риска необратимой потери здоровья. Сейчас в них проживают около 15 млн. человек. На прилегающей территории к автомагистралям вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ, а местность – опасной зоной. А значит, недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным. По мере удаления от автомагистрали, концентрация накопления канцерогенных веществ снижается.

Неудовлетворительной остаётся организация дорожно-транспортного движения, до сих пор не ограничивается въезд большегрузного и иногороднего транспорта на территорию городов (часто даже в их центральные районы).

**3.7.3. Влияние автомобилей.**

Автомобильный парк, являющийся одним из основных источников загрязнения окружающей среды, сосредоточен в основном в городах. Если в среднем в мире на 1 км² территории приходится пять автомобилей, то плотность их в крупнейших городах развитых стран в 200 – 300 раз выше. Во всех странах мира продолжается концентрация населения в крупных городских агломерациях. В городах с населением 100 тыс. и более проживает свыше 3 млрд. человек, т. е. Почти в 10 раз больше по сравнению с началом столетия. Опережающие темпы роста численности городского населения характерны для менее индустриально развитых стран, на долю которых приходится свыше 40 из 57 городов с населением 5 млн. человек и более.

С развитием городов и ростом городских агломераций всё большую актуальность приобретают своевременное и качественное транспортное обслуживание населения, а также охрана окружающей среды от негативного воздействия городского, особенно автомобильного, транспорта. Автомобили сжигают огромное количество ценных нефтепродуктов, нанося одновременно ощутимый вред окружающей среде, главным образом, атмосфере. Поскольку основная масса автомобилей сконцентрирована в крупных и крупнейших городах, воздух этих городов не только обедняется кислородом, но и загрязняется вредными компонентами отработавших газов.

Увеличение количества взвешенной в воздухе и осевшей на поверхности пыли объясняется повышенным износом асфальтового покрытия автомобильных дорог вследствие применения ошипованных шин.

Во многих крупных городах мира очень остро стоит проблема городского транспорта. Транспортные потоки растут вместе с ростом городов из - за стихийного, неподчинённого рациональному планированию, размещения жилых и промышленных зон. Потоки автомобилей, заполняющие уличную сеть (отнюдь на них не рассчитанную), делает передвижение по городу в часы пик мучительно медленным.

Для ускорения передвижения сооружают системы скоростных автомобильных трасс, получившие наиболее широкое развитие в США и в Японии. В Японии из – за небольших размеров территории на единицу площади приходится в 5 раз больше автомобилей, чем в США. В результате такой концентрации автотранспорта загрязнение воздуха достигло критического уровня. Регулировщики уличного движения в центре Токио работают в кислородных масках, сменяются каждые 2 часа и проходят “реанимацию” в специальных боксах, куда накачивается очищённый воздух.

Существует много технических и планировочных приёмов выравнивания транспортной нагрузки на магистральной сети города. Прежде всего, следует равномерно размещать основные зоны приложения труда и жилые районы, а также места отдыха и центры культурно – бытового обслуживания. Одновременно наиболее загруженные участки транспортной сети необходимо дублировать новыми линиями.

Магистральные улицы в городах составляют примерно 20 – 30 % общей протяжённости всех улиц и проездов. На них сосредоточивается до 60 – 80 % всего автомобильного движения, то есть магистрали в среднем загружены примерно в 10 – 15 раз больше, чем остальные улицы и проезды.

Создание в городе сети магистралей скоростного движения позволяет существенно увеличить скорости общественного транспорта и легковых автомобилей, повысить её пропускную способность, сократить число дорожно-транспортных происшествий, изолировать жилые районы и общественные центры от концентрированных потоков транспортных средств. Магистраль скоростного движения – дорогостоящее сооружение. Строительство её может быть эффективно только на направлениях, обеспечивающих мощные и устойчивые транспортные потоки с относительно большой в пределах города дальностью поездок, при которой ощутим выигрыш от увеличения скорости движения. Поэтому такие магистрали строят лишь в крупных городах с полицентрической структурой и растянутой территорией.

Магистрали непрерывного и скоростного движения имеются во многих городах мира. Масштабные мероприятия по созданию сетей магистралей непрерывного и скоростного движения проводятся в Москве, в Санкт – Петербурге, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге и Новосибирске. Предусматривается разгрузка городских центров, исторических улиц с недостаточной пропускной способностью, жилых районов. Хотя магистрали непрерывного и скоростного движения строятся, прежде всего, в крупнейших населённых пунктах, потребность в них может возникнуть и в относительно небольших городах.

При строительстве и реконструкции городов проектировщики стремятся ограничить количество автомобилей, въезжающих в городские центры, разрабатывают новые системы регулирования уличного движения, сводящие к минимуму возможность образования транспортных пробок. Это очень важно, потому что, останавливаясь и потом, снова набирая скорость, автомобиль выбрасывает в воздух в несколько раз больше вредных веществ, чем при равномерном движении. Эффективными профилактическими мероприятиями являются расширение улиц, создание между проезжей частью дорог и жилыми домами фильтров – стен из зелёных насаждений.

Для снижения вредного влияния автомобильного транспорта требуется вынос за городскую черту грузовых транзитных потоков. Требование это зафиксировано в действующих строительных нормах и правилах, но практически соблюдается редко.

Эффективным мероприятием по снижению вредного влияния автомобильного транспорта на горожан является организация пешеходных зон с полным запретом въезда транспортных средств на жилые улицы. Менее эффективное, но более реальное мероприятие – это введение системы пропусков, дающих право на въезд в пешеходную зону только специальным автомобилям, владельцы которых живут в конкретной зоне жилой застройки. При этом должен быть полностью исключён сквозной проезд автотранспорта через жилой квартал.

**3.7.4. Автостоянки и гаражи.**

В наших городах подавляющая часть личных автомобилей размещается во дворах жилых домов, причём, к сожалению, нередко на зелёных газонах и площадках отдыха. Это обстоятельство, прежде всего, ухудшает условия проживания населения. Автомобили оставляют также на проезжей части улиц, что затрудняет городское движение, становится одной из причин ДТП. Подобные “стоянки” занимают огромные площади городской территории, портя внешний облик городов.

В настоящее время для хранения легковых автомобилей, принадлежащих гражданам, в микрорайонах и жилых районах предусматривается строительство гаражей без технического обслуживания и ремонта автомобилей, а в промышленных и коммунально-складских зонах с техническим обслуживанием. Для размещения гаражей используют территории санитарно – защитных зон промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также железных дорог. В микрорайонах и жилых районах гаражи размещают на специально выделенных участках с организацией выездов из них на улицы и дороги местного значения или на магистральные улицы районного значения.

Площади застройки и размеры земельных участков гаражей для хранения легковых автомобилей, принадлежащих гражданам, в зависимости от этажности показаны в *табл. 3,*а расстояния от наземных гаражей, площадок для стоянки и хранения автомобилей до жилых и общественных зданий приведены в *табл. 4.*

Въезды в подземные гаражи легковых автомобилей и выезды из них должны быть удалены от окон жилых домов, рабочих помещений, общественных зданий и участков школ, детских яслей – садов и лечебных учреждений не менее чем на 15 м.

Расстояние от автозаправочных станций с подземными резервуарами для хранения жидкого топлива до границ земельных участков детских яслей – садов, школ, лечебно – профилактических учреждений или до стен жилых домов, и общественных зданий и сооружений должно быть не менее 50 м. Расстояние до указанных объектов от автозаправочных станций, предназначенных только для легковых автомобилей и имеющих мощность до 500 заправок в сутки, может быть уменьшено до 25 м. Эти расстояния отмеряют от топливораздаточных колонок или границ подземных резервуаров для хранения жидкого топлива.

Прогрессивной тенденцией в решении проблемы хранения индивидуального автотранспорта является сооружение многоэтажных кооперативных гаражей и гаражей - гостинец. Если при одноярусном способе хранения (в одноэтажных гаражах, боксах, на открытых стоянках) на 1 автомобиль в среднем требуется 25 – 30 м² земельного участка, то при хранении в многоярусных гаражах – не более 15 м² (вместе с проездами, подъездами, накопительными площадками и защитными зелёными насаждениями). Наиболее приемлемым типом сооружения для хранения автомобилей является многоярусный гараж – стоянка на 500 – 1000 тыс. машино – мест. В Москве уже имеется определённый опыт размещения гаражей в подземных этажах зданий.

**3.7.5. Очистка стоков.**

Вследствие нехватки гаражей тысячи индивидуальных автомобилей хранятся на открытых площадках, во дворах жилых застроек. Положение усугубляется ещё тем, что сеть ремонтных служб для автомобилей личного пользования недостаточно развита. Это вынуждает их владельцев производить ремонт и техническое обслуживание своими силами, что они и делают, конечно, без учёта экологических последствий. Взять, к примеру, мойку автомобилей. Из – за нехватки моечных пунктов эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов.

Одним из важных факторов защиты водоёмов от вредных выбросов автомобилей являются мероприятия, проводимые на автозаправочных станциях.

Увеличение производительности автозаправочных станций достигается благодаря принципиально новой планировке, которая обеспечивает возможность одновременного использования всех топливораздаточных колонок, создаёт условия для визуального контроля процесса заправки оператором станции и значительно расширяет зону, где можно дождаться очереди на заправку, не загромождая проезжую часть дороги.

Во вновь строящихся и перепланируемых заправочных станциях обязательно устраиваются водопровод и канализацию, предусматривают также сооружения для очистки вод. Дождевые стоки с территории автозаправочных станций собираются в водоприёмные колодцы с решётками и поступают в колодец – ливнесброс, оборудованный переливной стенкой. Верхнюю кромку стенки устанавливают на отметке, при которой на очистку поступает только загрязнённая вода дождевого стока с территории станции, а остальная часть сбрасывается в городскую водосточную сеть. Такие очистные сооружения обеспечивают остаточное содержание нефтепродукта в воде после фильтрации ниже 4 мг/л, что удовлетворяет санитарным требованиям. Большое значение имеет очистка стоков, образующихся при мойке машин на предприятиях автотранспорта.

**3.7.6. Борьба с гололёдом на дорогах.**

Химический способ удаления снега и льда с дорожных покрытий при помощи хлористых соединений оказывает вредное воздействие на зелёные насаждения, как в результате прямого контакта, так и через почву. Прямой контакт возможен при удалении засоленного снега на обочины и разделительную полосу, где расположены насаждения. Засоление почв, происходящее в результате просачивания рассола в зоны расположения кустарников. Вероятность гибели деревьев существенно снижается, если они посажены не ближе 9 м от кромки проезжей части. Повреждение растительности меньше на плодородных почвах, особенно на почвах, богатых фосфатами.

Хлориды, применяемые в качестве противогололёдных солей оказывают менее угнетающее действие на растения, высаженные в лёгких песчаных и супесчаных грунтах. Этому способствуют особенности физико-химических свойств лёгких грунтов: большая пористость, хорошая водопроницаемость и воздухообеспеченность.

На дорогах с суглинистыми почвами при той же интенсивности движения содержание ионов хлора в 2 – 3 раза больше, чем в супесчаных почвах. Поэтому, проводя озеленение вблизи проезжей части в глинистых и суглинистых грунтах, следует для набивки посадочных ям дополнительно завозить песок. Вред, наносимый растительности, особенно заметен вблизи крупных населённых пунктов, в местах застоя воды на поверхности. При наличии хорошего водоотвода вредное влияние хлоридов сводится к минимуму.

Сильное вредное действие солей проявляется в коррозии металла автомобилей, дорожных машин и элементов стоек дорожных знаков и ограждений. Раствор хлористого натрия обладает большей агрессивностью, чем раствор хлористого кальция такой же концентрации.

С каждым годом растёт численность парка и “возраст” эксплуатируемых автотранспортных средств, в основном за счёт автомобилей личного пользования. Наибольшая “автомобилизация” достигнута в Московской (вместе с Москвой), Ленинградской (вместе с Санкт – Петербургом), Ростовской, Тюменской, Свердловской, Самарской, Воронежской, Челябинской, Иркутской и Кемеровской областях, в Краснодарском крае, в республиках Башкортостан и Татарстан. В этих регионах сосредоточено около 50% всего автомобильного парка России, причём почти 15% - в Москве и Московской области.

Существующее законодательство не позволяет ограничить ввоз в страну старых автомобилей (выпуска 70 – 80 – х годов) с низкими эксплуатационными характеристиками, и количество иномарок с большим сроком службы, не отвечающих нормам государственных стандартов, быстро увеличивается. В связи с этим возникает проблема утилизации кузовов, изношенных шин, аккумуляторов.

Не соответствует требованиям госстандартов и значительная часть отечественного автотранспорта. Контроль за соблюдением экологических требований при его эксплуатации осуществляют региональные отделения Российской транспортной инспекции Минтранса в тесном взаимодействии с Госкомэкологии России. Было установлено, что практически во всех субъектах РФ доля автомобилей, эксплуатируемых с превышением действующих нормативов по токсичности и дымности, в среднем составляет 20 – 25%, а в отдельных регионах достигает 40%.

**3.7.7. Загрязнение воздуха.**

Наиболее серьезная геоэкологическая проблема, ассоциированная с транспортом. В странах Организации экономического и социального развития (OECD) эмиссия в воздух от автомобилей увеличилась за период 19751990 гг. на 2075%. В развивающихся странах этот показатель выше. В Москве эмиссия выхлопных газов автомобилей составляет не менее 70% всего загрязнения воздуха. От 40 до 70% оксидов азота, от 70 до 90% окиси углерода (СО) и не менее 50% свинца в атмосфере вызваны выхлопом автомобилей. Последствия загрязнения воздуха становятся важнейшей глобальной геоэкологической проблемой.

Загрязнители воздуха, непосредственно продуцируемые автомобилями, такие как окись углерода, оксиды азота, углеводороды или свинец, главным образом накапливаются по соседству с источниками загрязнения, т.е. вдоль шоссейных дорог, улиц, в тоннелях, на перекрестках и пр. Таким образом, создаются *локальные* геоэкологические воздействия транспорта.

Часть загрязнителей транспортируется на большие расстояния от места эмиссии, трансформируется в процессе переноса и вызывает *региональные* геоэкологические воздействия. Наиболее распространенным процессом этой категории является асидификация.

Двуокись углерода и другие газы, обладающие парниковым эффектом, распространяются на всю атмосферу, вызывая *глобальные* геоэкологические воздействия.

**3.7.8. Загрязнение воды.**

В поверхностные водоёмы со сточными водами от предприятий автотранспортного комплекса и от ливневой канализации поступают, в основном, нефтепродукты и взвешенные вещества. В поверхностных стоках с проезжей части автомобильных дорог содержатся, кроме взвешенных частиц и нефтепродуктов, тяжёлые металлы (свинец, кадмий и др.) и хлориды, которые в зимний период применяются для борьбы с гололёдом. В среднем годовой сброс хлоридов за пределы дорог со стоками и снегом составляет около 500 тыс. т. кроме того, в окружающую среду поступает ежегодно около 35 тыс. т сажевых частиц в результате истирания автомобильных шин на дорогах.

**3.7.9. За­грязнение почвы.**

Еще одна экологическая проблема, кото­рую создает транспорт. Исследование почв в зоне влияния транс­портных магистралей пока­зало, что примерно в 15% проб были превышены предельно допу­стимые концентрации тяжелых металлов. В то же время уменьшилось число проб, не отвеча­ющих гигиеническим нормативам по микроби­ологическим пока­зателям. Однако на терри­тории Среднеевропейского региона наблюда­ется высокий уровень загрязнения почвы гельминтами. В течение 5 лет парази­тологические показатели загрязненности почвы не снижаются. В целом доля проб почвы, не со­ответствующих нормативам по санитарно-химиче­ ским и микробиологическим показате­лям, в зонах влияния транспорта в 2-3 раза больше, чем в среднем по РФ.

**3.7.10. Утилизация отходов функционирования автотранспорта.**

Рост городов, агломераций, промышленных центров, населения, в процессе НТП происходит и рост числа легковых автомобилей, а следовательно отходов их эксплуатации, которые должны утилизироваться с наибольшей продуктивностью.

Утилизация может проходить различными способами, по различным технологиям. Основными отходами автотранспорта являются аккумуляторы (свинец), обшивка салона (пластмасса), автомобильные шины, кузов автомобиля (сталь).

В связи с накоплением в развитых странах огромного количества резиновых отходов, в особенности изношенных автомобильных шин, одной из важных задач является создание приемлемой, с точки зрения охраны окружающей среды, технологии их утилизации. Анализ данных по количеству накапливаемых и переработанных изношенных покрышек показывает, что перерабатывается всего лишь около 20% покрышек, а остальные накапливаются. Необходимо отметить, что резиновые отходы практически не подвержены разрушению под воздействием климатических и временных факторов.

В ряде стран изношенные покрышки используются в качестве топлива, а так же в цементной промышленности. Однако такое направление, как и переработка в резиновую крошку, является малоэффективным, поскольку не позволяет в полной мере реализовать ценные свойства материалов, содержащихся в покрышках.

Существующие в настоящее время технологии переработки резиновых отходов (пиролиз, получение резиновой крошки, сжигание в цементных печах и др.) отличается высокой энергоемкостью, необходимостью применения дорогостоящих жаропрочных материалов, и самое главное, отрицательным воздействием на окружающую среду.

В результате переработки автомобильных шин получаются следующие ценные продукты:

Альтернативное жидкое топливо по своим техническим характеристикам соответствующее топочному мазуту марки М40 – 40 – 50% от массы загрузки.

Пирокарбон (техническая сажа) – 45 – 35 %.

Газообразные углеводороды – 6 – 5%.

Металл (лом) – 9 – 10%.

Перспективным представляется направление переработки резиновых отходов, позволяющее не только решать проблему уничтожения отходов, но и получения ценных сырьевых и энергетических ресурсов. Такое направление развивается и основано на переработке на паро-термической деструкции резиновых отходов в среде перегретого пара.

Сущность в следующем. В реактор одновременно подаются резиновые отходы, например изношенные покрышки и перегретый водяной пар. При температуре в реакторе 400 – 500 ºC протекает деструкция резиновых отходов. Газы деструкции вместе с водяным паром попадают в конденсатор, где происходит конденсация пара и части газообразных продуктов. Неконденсирующиеся газы направляются на дожигание в топке пароконденсатора.

Сконденсированный пар и продукты деструкции отходов их конденсатора направляются в накопительную ёмкость. Твёрдый остаток деструкции направляется в мельницу, где осуществляется его размол и получается альтернативное жидкое топливо по своим техническим характеристикам соответствующее топочному мазуту марки М40.

Как показали предварительные исследования, жидкие углеводороды могут быть использованы как топливо, связующие добавки к асфальту. А так же при производстве битумных и гидроизоляционных мастик. Из углесодержащего остатка (пирокарбона) при незначительной доработке может быть получен активизированный уголь.

В настоящее время на заводе “Моссантехпром” действует опытно – промышленная установка по переработке резиновых отходов и изношенных автомобильных шин производительностью 300 кг исходного сырья в час.

Главным направлением использования продуктов переработки резиновых отходов является возможность использования их в качестве исходного сырья для резиновой промышленности (маслосмягчители, техуглерод и т. д.), промышленности нефтеоргсинтеза, в дорожном строительстве для производства битумных эмульсий и мастик.

В ряде стран изношенные шины используются в качестве топлива для получения энергии, а также в цементной промышленности, однако такие направления использования являются низкоэффективными, поскольку не позволяют в полной мере реализовать те ценные материалы, которые содержатся в шинах.

Резиновые отходы целесообразно перерабатывать таким образом, чтобы одновременно с решением проблемы их уничтожения, получать ценные сырьевые и энергетические ресурсы.

Кузов автомобиля – чёрный лом, который используется в металлургическом, литейном и других производствах. Основным потребителем является сталеплавильное производство. Рациональное использование ресурсов лома является важнейшим условием достижения высокой производительности общественного труда, так как металлолом, применяемый при выплавке стали, даёт большую экономию общественных затрат в народном хозяйстве. Практически каждая тонна лома чёрных металлов, переработанная в сталеплавильном производстве, заменяет тонну чугуна. Удельная капиталоёмкость производства 1 т чугуна из железорудного сырья в 7 раз превышает удельные капитальные затраты на переработку 1 т лома.

На каждый миллион тонн вовлечённых в производство вторичных чёрных металлов народнохозяйственная экономия капиталовложений составляет около 100 млн. руб., а с учётом высвобождения мощностей машиностроения и транспорта – более 120 млн. руб.

Не все ресурсы металла, закончившего срок службы, утилизируется. Частично они остаются неизвлечёнными, несобранными и безвозвратно теряются.

В целом безвозвратные потери металла, закончившего срок службы из – за неполного его сбора и извлечения составляют 12 – 15% по отношению к образовавшимся ресурсам. Кроме того, значительная часть металла теряется в процессе эксплуатации от истирания и коррозии. Общие потери от коррозии и истирания металла за время его службы оцениваются в среднем примерно в 15%. На металлообрабатывающих и машиностроительных заводах из – за неполного сбора образующихся металлоотходов безвозвратно теряется около 5% кусковых металлоотходов и около 15% стружки.

Полный сбор, надлежащая сортировка, сохранность от смешивания при перевозке и подготовке к переплаву легированного вторичного сырья, обеспечивают большую экономию в народном хозяйстве. Использование легированного металлолома необходимо улучшить. Улучшение организации заготовки лома, значительное расширение сети цехов и участков по переработке лома, оснащение их современным ломоперерабатывающим оборудованием позволят значительно увеличить уровень использования ресурсов лома, что окажет значительное влияние и возрастание производительности общественного труда, эффективность общественного производства.

В изготовлении салона автомобиля в основном используется пластмассы – материалы, на основе природных или синтетических полимеров. Способные под влиянием нагревания и давления формоваться в изделия сложной конфигурации и затем устойчиво сохранять приданную форму.

Пластмассы ещё относительно мало используются как вторичное сырьё. Это объясняется, прежде всего, многообразием типов пластмасс и выпускаемых из них изделий, а также сложностью состава, что затрудняет сортировку и переработку пластмассовых отходов, особенно бытовых.

Американские специалисты условно установили для всех пластмассовых изделий три срока службы: краткий, оптимальный и длительный. Для транспорта предлагаемый срок службы: краткий – 7 лет, оптимальный – 10 лет, длительный – 12 лет.

Основные направления утилизации и ликвидации пластмассовых отходов следующие:

Захоронение на полигонах и свалках

Переработка пластмассовых отходов по заводской технологии

Совместное сжигание отходов пластмасс с городским мусором

Пиролиз и раздельное сжигание в специальных печах

Использование отходов пластмасс как готового материала для других технологических процессов.

Захоронение отходов пластмасс на полигонах и свалках, которое пока наиболее широко распространенно у нас в стране, может рассматриваться лишь как временная мера их утилизации, так как пластмассы подвергаются разложению чрезвычайно медленно. При этом методе из сферы возможного полезного использования изымаются тысячи тонн ценного вторичного сырья.

Переработка пластмассовых отходов по заводской технологии – наиболее оптимальный метод их использования. При всём разнообразии способов переработки общая схема процесса и применяемого при этом оборудования может быть представлена на *рисунке 1*.

Первая стадия включает сортировку отходов по внешнему виду, отделение непластмассовых компонентов, таких как ветошь, остатки бумажной или деревянной тары, металлических предметов и т. д. Вторая стадия – одна из наиболее ответственных в процессе. В результате одно - или двустадийного измельчения материал приобретает размеры, достаточные для того, чтобы можно было осуществлять его дальнейшую переработку.

На третьем этапе дроблёный материал подвергают отмывке от загрязнений органического и неорганического характера различными растворами, моющими средствами и водой, а также отделяют его от неметаллических примесей.

Четвёртая стадия зависит от выбранного способа разделения отходов по видам пластмасс. В случае если предпочтение отдаётся мокрому способу, сначала производят разделение отходов, а затем их сушку. При использовании сухих способов вначале дроблёные отходы сушат, а затем классифицируют.

Пятая и шестая стадии состоят в том, что высушенные дроблёные отходы смешивают при необходимости со стабилизаторами, красителями, наполнителями и другими ингредиентами и гранулируют. Часто на этой же стадии отходы смешивают с товарным продуктом. Седьмой, заключительной стадией процесса является переработка гранулянта в изделия. Эта стадия практически мало, чем отличается от процессов переработки товарного продукта с точки зрения применяемого оборудования, но часто требует специфического подхода к выбору режимов переработки.

Полная реализация описанной схемы на практике является дорогостоящим и трудоёмким процессом, поэтому внедрение её довольно ограничено.

**4. Задачи по снижению негативного воздействия.**

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 (нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**5. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района**.

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Новокорсунского сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию

новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых

секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Новокорсунском сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

**6. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района предлагаемого к реализации варианта развития.**

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Новокорсунского сельского поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения , мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, по реализации Программы формируется администрацией Новокорсунского сельского поселения 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 от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Мероприятия рассмотрены в программе на шесть лет, по остальным годам до 2044 года предусматривается корректировка ежегодно. Приложение №6.

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

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

**8.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.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2044 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети;

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Новокорсунского сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников только на перспективу до 2044года.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

**12.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог местного значения Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- Мероприятия по ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Данное мероприятие возможно только в перспективе.

**13. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог местного значения и выработка мер по их устранению

- Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения должны стать:

на первом этапе (2017-2026 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и

искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

на втором этапе (2026-2029 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и

искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения на перспективу (2030-2044 годы):

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

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории Поселения;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

**14. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.**

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Новокорсунского сельского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Новокорсунского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы на составляет 33666 тыс. рублей.

**15. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.**

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

15.1. Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

15.2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы

15.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет Pитог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

15.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Pитог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы.

Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

15.5. Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1) где:

Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию

муниципальной программы за отчетный год;

Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд

15.6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%;

муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%;

муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

15.7. Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле: P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2), где

Ki - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3) где:

Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год;

Пi пл - плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = 100%. (4)

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при

превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

Ki = 0%. (5

15.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%;

муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95%

муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.

15.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле: Pитог = (P1 + P2) / 2, (6) где:

Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

15.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

P итог > 100% высокоэффективная;

90% < P итог < 100% эффективная;

75% < P итог < 90% умеренно эффективная;

P итог < 75% неэффективная.

**16. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Новокорсунского сельского поселения Тимашевского района.**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного развития коммунальной инфрастуктуры поселения, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъекта, 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;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы

необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортные инфраструктуры и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Новокорсунского 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 муниципального образования. Данные в Программе 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 по развитию транспортной инфраструктуры.

**17. Перспективные направления развития транспортной инфраструктуры.**

К зоне транспортной инфраструктуры относятся автомобильная дорога регионального значения г.Кореновск – г.Тимашевск (автомагистраль II-III технической категории), автомобильная дорога межмуниципального значения ст.Новокорсунская – х.Незаймановский (IV технической категории).

Краевая дорога направления Новокорсунская – Незаймановскийпроходит по улицам Красной и Пионерской вблизи жилой застройки без организации санитарно-защитной зоны, поэтому проектом предусмотрено строительство объездной дороги к востоку от станицы.

Проектом зарезервирована территория для строительства одноуровневой развязки в месте пересечения краевой дороги Кореновск – Тимашевск и восточного обхода.

Автомобильная дорога Кореновск – Тимашевск также проходит вблизи жилой застройки по улице Ростовской. В проекте учтен план спрямления участка автомобильной дороги Кореновск – Тимашевск, км 30+624 – км 33+759, согласно письму Управления автомобильных дорог Краснодарского края № 80-1986/08-01.07 от 04.07.2008 г.

При въезде в станицу из Тимашевска проектом предлагается размещение автопавильона с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта междугороднего и местного сообщения.

Проектом предусмотрены территории для размещения объектов придорожного сервиса, расположенных вдоль краевой 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.

Сеть поселковых улиц и дорог станицы проектом предлагается связать с краевой дорогой, существующей и проектируемой промышленной зоной.

Типы зон транспортной инфраструктуры (автомобильного, железнодорожного, 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.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Новокорсунского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.