|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРИЛОЖЕНИЕ  УТВЕРЖДЕНА  постановлением администрации Роговского сельского поселения Тимашевского района  от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_№ \_\_\_\_\_\_\_ |

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Роговского сельского поселения Тимашевского района на 2017-2030 годы**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Роговского сельского поселения Тимашевского района на 2017-2030 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование**  **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Роговского сельского поселения Тимашевского района на 2017-2030 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | -Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  -Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;   -Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  -Генеральный план Роговского сельского поселения Тимашевского района краснодарского края;  -Устава Роговского сельского поселения Тимашевского района |
| **Заказчик программы** | Администрация Роговского сельского поселения Тимашевского района.  Юридический и почтовый адрес: 3522725, Краснодарский край, Тимашевский район, ст.Роговская, ул.Ленина, 76 |
| **Разработчик программы** | Администрация Роговского сельского поселения Тимашевского района.  Юридический и почтовый адрес: 3522725, Краснодарский край, Тимашевский район, ст.Роговская, ул.Ленина, 76 |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Роговского сельского поселения , повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям |
| **Задачи программы** | 1.Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Роговского сельского поселения;  2.Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;  3.Улучшение транспортного обслуживания населения |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа:  1 этап – с 2017 по 2020 годы  2 этап – с 2021 по 2030 годы |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | -инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;  -комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;  -капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;  -размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;  -оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;  -создание инфраструктуры автосервиса |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 37 846,2. тыс. руб., в том числе по годам:  2017 год – 10452 тыс. рублей;  2018 год –11000 тыс.рублей;  2019 год –11300 тыс.рублей;  2020 год – 11600 тыс.рублей;  2021-2030 годы – 102300 тыс.рублей.  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Тимашевский район, бюджета Роговского сельского поселения Тимашевского района и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Роговского сельского поселения Тимашевского района. |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Совет Роговского сельского поселения Тимашевского района. |
| **Основные исполнители Программы** | - муниципальное образование Тимашевский район (в рамках своих полномочий);  -администрация Роговского сельского поселения Тимашевского района (в рамках своих полномочий);  -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы. |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Роговского сельского поселения Тимашевского района в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Протяженность поселения с востока на запад составляет 14 км, с севера на юг – 9 км.

Сельское поселение имеет смежные границы:

* на севере - с Брюховецким районом;
* на востоке – с Тимашевским городским поселением;
* на юго-востоке – с Днепровким сельским поселением;
* на юге – с Поселковым сельским поселением;
* на западе – с Калининским районом;
* на северо-западе – с Приморско-Ахтарским районом.

Границы сельского поселения установлены на основании Закона Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Тимашевский район, наделении его статусом муниципального района, образованием в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 21 апреля 2004 года.

Сельское поселение наделено статусом муниципального образования с административным центром в ст. Роговской. В составе поселения 6 населенных пунктов: ст. Роговская, х. Кубанский, х. Причтовый, х. Некрасова, х. Красный, х. Привокзальный

**1.2. Социально-экономическая характеристика Роговского сельского поселения Тимашевского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения,**

**включая деятельность в сфере транспорта,**

**оценку транспортного спроса**

**Численность населения** Роговского сельского на 01.01.2017 года составляет 9,75 тыс. человек

**Экономическая база**. На территории Роговского сельского поселения функционируют следующие предприятия: производственное подразделение ООО «Кубанские консервы». Специализируется на выращивание продукции растениеводства для консервной промышленности;

* ООО «им. Калинина» - производство продукции растениеводства;
* ООО «Земля» - производство продукции растениеводства;
* производственное подразделение ЗАО «Племенная птицефабрика Тимашевская». Специализируется на инкубации и реализации птицы;
* ЗАО «Премикс» - производство комбикорма и минеральных добавок;

РАФ «За Родину» - разведение и реализация рыбы.

**Отраслевая структура экономики.** Хозяйственная специализация территории формируется на основе использования ее природного потенциала для ведения отраслей сельскохозяйственного производства.

В области сельскохозяйственного производства на территории поселения осуществляют деятельность 58 хозяйствующих субъектов, из них 46 - КФХ. В ведении сельскохозяйственных организаций и КФХ находятся 16,7 тыс. га пашни – 91,2 % общей площади земель сельскохозяйственного назначения всего поселения.

Как и в большинстве муниципальных образований края, ведущим направлением хозяйственной деятельности производителей поселения является выращивание зерновых культур (диаграмма 1). Зерновое хозяйство в поселении представлено выращиванием разнообразных культур, среди которых основное место занимают озимая пшеница, кукуруза и ячмень

**Производство основных видов сельскохозяйственных культур в КФХ и организациях Роговского сельского поселения (2007 год)**

В общем объеме производства на долю зерновых приходится 2/3 валовых урожаев продукции растениеводства по поселению. В общерайонных объемах производства зерновых культур удельный вес производителей Роговского поселения составляет 5 %.

Важной отраслью сельского хозяйства поселения остается производство технических культур, в особенности подсолнечника. В валовом урожае сельскохозяйственных культур в 2007 году доля технических составила 16,5 %. Динамика производства технических культур в последние году характеризуется увеличением площади посевов и объемов производства подсолнечника. Хозяйства Роговского поселения производят до 8 % валовых урожаев подсолнечника по Тимашевскому району и около 1 % - сахарной свеклы.

Производство картофеля и овощей также являются одними из направлений хозяйственной специализации производительных сил поселения. В структуре валовых объемов продукции растениеводства удельный вес картофеля и овощей доходит до 10 %. При этом 65,2 % урожаев картофеля и половина овощей производятся в личных подсобных хозяйствах населения.

В отличие от растениеводства, применительно к кругу специализированных хозяйств, животноводство вышло из состава ведущих отраслей специализации сельского хозяйства Роговского сельского поселения. За годы рыночных преобразований и экономического кризиса общественный сектор значительно сократил поголовье сельскохозяйственных животных и объемы продукции животноводства. В настоящее время доминирующие позиции в отрасли занимают личные подсобные хозяйства населения. На территории поселения насчитывается 3500 ЛПХ, в которых производится до 90 % товарной продукции животноводства всего поселения.

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

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

Транспортные связи ст. Роговской с районным, краевым центрами и другими городами края осуществляются по автомобильным и железной дорогам.

В сложившейся структуре транспортных связей сети поселковых улиц и внешних дорог задействованы: автомобильная дорога федерального значения Тимашевск - Приморско-Ахтарск (автомагистраль II-III технической категории) и автомобильная дорога ст.Роговская - х.Гречаная Балка - ст.Новониколаевская (III-IV технической категории регионального значения), а также железная дорога направления Приморско-Ахтарск - Тимашевск.

Региональная дорога направления ст.Роговская - х.Гречаная Балка - ст.Новониколаевская проходит по территории станицы по улице Кошмана вблизи жилой застройки без организации санитарно-защитной зоны. Застройка, попадающая в санитарно-защитную зону от дороги, требует проведения специальных мероприятий для улучшения санитарного состояния.

На пересечении улиц Кошмана и Рогачева проектом предлагается размещение автопавильона с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта междугороднего и местного сообщения.

Проектом 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.

Проектируемая 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 являются улицы Красноармейская и Ленина (см. схему развития транспортной инфраструктуры, чертеж ГП-4).

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.

**1.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 7% в год).

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

**1.6. Характеристика работы транспортных средств общего**

**пользования, включая анализ пассажиропотока**

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Роговского сельского поселения отсутствуют.

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

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

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

**1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств,**

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

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Роговского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

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

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

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

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

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское право применение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Роговского сельского поселения и формированию условий для его роста.

**1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность**

**и здоровье населения**

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

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

**1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития**

**и размещения транспортной инфраструктуры Роговского сельского поселения Тимашевского района**

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

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

Дальнейшее развитие автодорожной сети связано с конкретными производственными потребностями существующих, реконструируемых и проектируемых промышленных и сельскохозяйственных предприятий района, а также с потребностями развития селитебных территорий населенных пунктов. Необходимо отметить, что устройство транспортных связей сопряжено с географическими особенностями Роговского сельского поселения.

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

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

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

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

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные.

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

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

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

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

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

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

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

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Роговского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период.

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

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

**развития поселения**

По оценке Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю на 1 января 2007 года на территории ст. Роговской проживало 8433 человека – 7,9 % в общей численности населения Тимашевского района. По данному показателю станица занимает 2 место среди сельских населенных пунктов района.

Как и в большинстве муниципальных образований Краснодарского края в станице сохраняется острая проблема с естественным движением населения. В результате предшествующего этапа демографического развития продолжает действовать процесс депопуляции (естественная убыль населения).

Естественная убыль населения в станице обусловлена нарастанием негативных тенденций в характере воспроизводства населения:

- долговременная динамика снижения показателей рождаемости. В конце 80-х гг. прошлого столетия значение показателя рождаемости снизилось до уровня недостаточного даже для простого воспроизводства населения;

- рост уровня смертности. На протяжении 90-х годов ХХ века данный параметр имел тенденцию к увеличению.

К 1998 году соотношение показателей рождаемости и смертности характеризовалось двукратным превышением последнего, т.е. значение показателя рождаемости было вдвое ниже уровня, требующегося для замещения умирающего населения (гистограмма 1).

Общие показатели смертности и рождаемости в динамике.

Гистограмма 1

За последнее десятилетие положительных изменений в характере воспроизводственного процесса не наблюдается. Незначительный рост уровня рождаемости с начала 2000 гг. (9-9,5 промилле) продолжился увеличением показателей смертности. В результате среднее значение коэффициента естественной убыли населения в 2002-2006 гг. колеблется в пределах 7 промилле, что на 1,25 промилле выше среднего значения в конце 1990 гг. и в начале 2000 гг. По отношению к 2000-2001 гг. современный уровень смертности вырос на 12 % при снижении показателя рождаемости на 3,3 %.

Наряду с процессами естественного воспроизводства большую роль в формировании демографического потенциала станицы играет механическое движение населения (миграция). На протяжении последних 20 лет миграция остается главным стабилизирующим фактором численности населения станицы.

Самые высокие показатели миграционного прироста приходятся на первую половину 1990 гг., когда миграционный прирост компенсировал естественную убыль населения и обеспечивал высокие темпы роста его численности – период стрессовой миграции: значение показателя колеблется в пределах 15-20 промилле. Во второй половине миграционный прирост снижается практически до 0 (гистограмма 2), что и предопределило начало тенденции снижения численности населения станицы.

Уровень и динамика показателей миграции

Гистограмма 2

В 2000 гг. миграционные процессы снова находятся в стадии роста. По отношению к 2000 -2001 гг. современный уровень миграции вырос в 5,4 раза. В 2005-2006 гг. миграционный прирост компенсировал до 70 % естественной убыли населения. В результате общий коэффициент прироста населения повысился до 2,5 промилле; общее повышение коэффициента естественного прироста за первые 6 лет 2000 гг. составило 2,1 промилле.

Негативные тенденции в естественном движении населения на протяжении последних 20 лет прямым образом сказываются на возрастной структуре населения и выражаются в абсолютном сокращении численности группы моложе трудоспособного возраста и снижении ее удельного веса относительно доли лиц пенсионного возраста.

Половозрастная структура населения

Таблица 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Возрастные категории населения** | **Численность, чел.** | | | |
| **Мужчины** | **Женщины** | **Оба пола** | **% в общей численности** |
| Моложе трудоспособного | 882 | 827 | 1709 | 20,27 |
| Трудоспособного | 2436 | 2260 | 4696 | 55,68 |
| Старше трудоспособного | 615 | 1413 | 2030 | 24,05 |
| **Всего** | **3933** | **4500** | **8433** | **100,00** |

Как следствие стремительного падения уровня рождаемости, сложилась тенденция абсолютного и относительного снижения численности населения детского и подросткового возрастов. При этом высокой остается численность группы населения, перешедшей рубеж трудоспособного возраста. Такого рода трансформации типичны для демографически стареющего населения и характеризуют регрессивный тип возрастной структуры населения.

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

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

-уровнем развития общества;

-социальной структурой;

-укладом жизни;

-характером расселения по территории поселения;

-свободным временем и реальными доходами населения;

-культурно-бытовыми потребностями;

-концентрацией мест жительства и мест работы;

-ростом поселения и др.

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

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

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

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

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

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

Таблица 2.

**Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измере-ния** | **2015** | **2016** | | **2017** | | **2018** | | **2019** | | **2020** | | **2021-2030** | |
| 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Воздушный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.2 | Водный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.3 | Железнодорожный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 131,9 | | 131,9 | | 131,9 | | 131,9 | | 131,9 | | 131,9 | | 131,9 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 200 | | 200 | | 220 | | 225 | | 230 | | 242 | | 250 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 3 |
| 5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |

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

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.

**Параметры уличной сети в пределах сельского поселения**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На территории Роговского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 10000 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство».

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

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

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

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 10, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. Для Роговского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

*Загрязнение атмосферы*. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

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

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

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

-сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

-мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

-уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

-стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

**Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Роговского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

-капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

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

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**по видам транспорта**

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

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

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

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

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

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

Транспортные связи ст. Роговской с районным, краевым центрами и другими городами края осуществляются по автомобильным и железной дорогам.

В сложившейся структуре транспортных связей сети поселковых улиц и внешних дорог задействованы: автомобильная дорога федерального значения Тимашевск - Приморско-Ахтарск (автомагистраль II-III технической категории) и автомобильная дорога ст.Роговская - х.Гречаная Балка - ст.Новониколаевская (III-IV технической категории регионального значения), а также по железная дорога направления Приморско-Ахтарск - Тимашевск.

Региональная дорога направления ст.Роговская - х.Гречаная Балка - ст.Новониколаевская проходит по территории станицы по улице Кошмана вблизи жилой застройки без организации санитарно-защитной зоны. Застройка, попадающая в санитарно-защитную зону от дороги, требует проведения специальных мероприятий для улучшения санитарного состояния.

На пересечении улиц Кошмана и Рогачева проектом предлагается размещение автопавильона с кассами и стоянкой пассажирского автотранспорта междугороднего и местного сообщения.

Проектом 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.

Проектируемая 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 являются улицы Красноармейская и Ленина (см. схему развития транспортной инфраструктуры, чертеж ГП-4).

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.

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

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

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

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

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

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

**парковочного пространства**

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Роговскогосельского поселения составит12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

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

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

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

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

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

**4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств**

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

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

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

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

на расчётный срок (2030г.):

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

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

-строительство новых главных и основных автодорог.

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

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

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

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

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2030 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2030 гг;

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

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

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

**транспортной инфраструктуры**

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Тимашевский район, бюджета Роговского сельского поселения Тимашевского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет146652 руб., в том числе по годам:

2017 год – 10452 тыс. рублей;

2018 год –11000 тыс.рублей;

2019 год –11300 тыс.рублей;

2020 год – 11600 тыс.рублей;

2021-2030 годы – 102300 тыс.рублей.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

-

| **Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Ста-тус** | **Годы реализа-ции** | **Объем финансирования, тыс.рублей** | | | | | | **Непосредст-венный результат реализации мероприятия** | **Заказчик программы** |
| **всего** | | **в разрезе источников финансирования** | | | |
| **краевой бюджет** | **район-ный бюд-жет** | **местный бюджет** | **внебюд-жетные источ-ники** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Роговского сельского поселения Тимашевского района**  **на 2017-2030 годы** | | | | | | | | | | |
| 1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Роговского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Роговского сельского поселения | | | | | | | | | | |
| 1.1.2 | -разработка проекта реконструкции дорожного фонда |  | 2017 | 300 | |  |  | 300 |  | -разработка проекта реконструкции дорожного фонда | Администра-ция Роговского сельского поселения |
| 2018 | 300 | |  |  | 300 |  |
| 2019 | 300 | |  |  | 300 |  |
| 2020 | 300 | |  |  | 300 |  |
| 2021-2030 | 2700 | |  |  | 2700 |  |
| **Всего** | **3900** | |  |  | **3900** |  |
|  | |
| 1.1.3 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов  Задача: улучшение транспортного обслуживания населения |  | 2017 | 150 | |  |  | 150 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | Администра-ция Роговского сельского поселения |
| 2018 | 150 | |  |  | 150 |  |
| 2019 | 150 | |  |  | 150 |  |
| 2020 | 150 | |  |  | 150 |  |
| 2021-2030 | 1350 | |  |  | 1350 |  |
| **Всего** | **1950** | |  |  | **1950** |  |
|
| 1.1.4 | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта |  | 2017 | 50 | |  |  | 50 |  | создание комфортных условий для граждан | Администра-ция Роговского сельского поселения |
| 2018 | 50 | |  |  | 50 |  |
| 2019 | 50 | |  |  | 50 |  |
| 2020 | 50 | |  |  | 50 |  |
| 2021-2030 | 450 | |  |  | 450 |  |
| **Всего** | **650** | |  |  | **650** |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |
| 1.1.5 | Содержание автомобильных дорог местного значения |  | 2017 | **1000** | |  |  | **1000** |  | Содержание автомобильных дорог местного значения | Администра-ция Роговского сельского поселения |
| 2018 | **1005** | |  |  | **1005** |  |
| 2019 | **1010** | |  |  | **1010** |  |
| 2020 | **1015** | |  |  | **1015** |  |
| 2021-2030 | **9360** | |  |  |  |  |
| **Всего** | **13390** | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

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

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Роговского сельского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

2.Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы Роговского сельского поселения предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Роговского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Роговского сельского поселения.

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

Таблица 6.

**Территория Роговского сельского поселения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** | |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | - | - |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 0 | 1 |
| 3 | Автомойка | ед. | 1 | 3 |

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

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

Таблица 7.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Едини-ца измере-ния** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2030** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 70 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | - | - | - | - | - | - |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

Таблица 8.

**Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Наименование показателя** | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчет-ный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Население** | | | | |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 9750 | 10000 |
| **Транспортная инфраструктура** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 131,9 | 131,9 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с асфальтным типом покрытия | км | 25,75 | 27 |
| 2.4 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с гравийным типом покрытия | км | 46,428 | 54 |
| 2.5 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы в грунтовом исполнении | км | 59,722 | 52,15 |
|  |  |  |  |  |
| 2.5 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 123 | 125 |
| 2.7 | Количество автозаправочных станций | ед. | 1 | 1 |

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

**Роговского сельского поселения Тимашевского района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

-переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Роговского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

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

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

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

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

Ведущий специалист администрации

Роговского сельского поселения

Тимашевского района А.В.Варич