

ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

решением Совета

Каневского сельского поселения

Каневского района

от 30.03.2017 г., № 153

ПРОГРАММА

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры
Каневского сельского поселения Каневского района на 2017-2029 годы»**

ПАСПОРТ

ПРОГРАММЫ

«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры
Каневского сельского поселения Каневского района на 2017-2029 годы»

Наименование программы	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Каневского сельского поселения Каневского района на 2017-2029 годы
Основание для разработки Программы	Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются: 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; 3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация Каневского сельского поселения Каневского района
Основной разработчик программы	Администрация Каневского сельского поселения Каневского района

Цели Программы	<ul style="list-style-type: none"> - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; - создание условий для управления транспортным спросом.
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей; - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам.
Целевые индикаторы и показатели	<ul style="list-style-type: none"> - доля дорог местного значения соответствующая нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; - протяженность тротуаров; - оценка состояния улично-дорожной сети, сооружений на ней и технических средств организации дорожного движения требования нормативных документов;

	<ul style="list-style-type: none"> - обеспеченность объектов общественного и производственного назначения парковками; - доля автомобильных дорог обустроенных искусственным освещением.
Сроки и этапы реализации Программы	<p>мероприятия программы охватывают период 2017 – 2029 годы.</p> <p>Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p>
Объемы и источники финансового обеспечения Программы	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2029 годах – 691143,0 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 - 2029 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
Запланированные мероприятия программы	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p>

	<p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования 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 требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования 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.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и</p>
--	---

	безопасности транспортного обслуживания населения. 6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.
--	---

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Каневского сельского поселения Каневского района.

1.1. Социально экономическая характеристика Каневского сельского поселения Каневского района

Каневское сельское поселение Каневского района является одним из 9 поселений Каневского района, Каневское сельское поселение является центральной административно-территориальной единицей муниципального образования Каневской район.

Площадь поселения составляет 47016 га. В состав поселения входят 5 населенных пунктов: административный центр – станица Каневская, хутора Орджоникидзе, Бурсаки, Средние Челбасы и Сухие Челбасы.

На севере территория поселения граничит со Стародеревянковским, на западе – с Привольненским сельскими поселениями, на юге – с Брювечским районом, Придорожным и Кубанскостепным сельскими поселениями, на востоке с Челбасским сельским поселением и Ленинградским районом.

Система расселения на проектируемой территории исторически неразрывно связана с водными артериями. Все населенные пункты поселения расположены вдоль берегов рек. Основными водными артериями планируемой территории, протекающими с юго-востока на северо-запад, являются реки Сухая Челбаска и Средняя Челбаска, а также Челбас и Большие Челбасы.

Станица Каневская расположена в центральной части поселения на левом берегу р. Челбас. Река Средняя Челбаска протекает в северо-восточной части станицы. Планировочная структура населенного пункта представлена радиально-кольцевой системой улиц.

В западной части станицы с юга на север проходит железная дорога «Краснодар-Ейск-Ростов». По обе стороны железнодорожной магистрали располагаются производственные и коммунально-складские предприятия. Несмотря на такое серьезное ограничение для территориального развития как железная дорога, в северо-западной части станицы в настоящее время происходит активное освоение территории под индивидуальное жилое строительство.

Селитебная зона станицы Каневской состоит из жилых кварталов различной конфигурации с густой сеткой улиц. Жилые кварталы застроены, в

основном, одноэтажными домами. Также в центральной и юго-западной частях станицы есть кварталы секционных 2-х, 3-х и 5-ти этажных жилых домов. В настоящее время наряду с уплотнением центральных кварталов происходит освоение территории в южной части населенного пункта – микрорайон «Южный».

В северо-западной части поселения на южном берегу болота Большие Челбасы в 14 км от районного центра расположен х. Орджоникидзе. Его жилая территория представлена индивидуальными жилыми домами усадебного типа, расположенными по обе стороны единственной улицы хутора – ул. Светлой.

В 10 км северо-восточнее ст. Каневской на левом берегу р. Челбас расположен х. Бурсаки. Территория хутора представляет собой компактный населенный пункт, состоящий из одной улицы двусторонней застройки с обширными приусадебными участками.

Хутор Средние Челбасы расположен в восточной части поселения по обоим берегам реки Средняя Челбаска. Производственная зона сформирована в северной центральной части хутора и представлена недействующей фермой и функционирующей молочно-товарной фермой.

В юго-восточной части поселения в 17 км от ст. Каневской по берегам реки Сухая Челбаска расположен х. Сухие Челбасы. Жилая зона населенного пункта представлена вытянутыми вдоль водной артерии кварталами усадебной застройки с приусадебными участками выходящими к реке. Производственная зона представлена территориями машино-тракторных мастерских и молочно-товарных ферм, расположенных севернее населенного пункта.

Все населенные пункты Каневского сельского поселения связаны между собой автодорогами общего пользования местного и регионального значения.

В центральной части поселения проходят основные планировочные оси направления «север-юг»: восточнее ст. Каневской – региональная автодорога «Краснодар-Ейск», западнее ст. Каневской – железная дорога «Краснодар-Ейск-Ростов».

Севернее х. Сухие Челбасы в направлении «юго-восток – северо-запад» проходит автодорога регионального значения «Березанская-Каневская-Привольная», выходящая на автодорогу «Краснодар-Ейск» и продолжающаяся в западной части поселения от ст. Каневской в направлении «восток-запад».

Климат Каневского сельского поселения Каневского района умеренно-континентальный, несколько смягченный влиянием Черного и Азовского морей.

Весна затяжная, влажная. Максимальная температура весной 33,3°C, минимальная – 18,3°C. Количество выпадающих осадков весной составляет 127 мм.

Лето жаркое, знойное, часто сухое. Максимальная температура летом 39,8°C, минимальная 2,5°C. Количество выпадающих осадков 155 мм.

Осень продолжительная, сухая. Максимальная температура осени 34,2°С, минимальная – 22,0°С. Количество выпадающих осадков составляет 127 мм.

Зима легкая, неустойчивая, с длительными оттепелями и кратковременными резкими понижениями температур. Минимальная температура приходится на январь месяц – 30,0°С. Наибольшая повторяемость оттепелей наблюдается в декабре, в этом же месяце наблюдается и наибольшая интенсивность их. Характеристики температуры воздуха приведены в таблице № 1.

Таблица 1

Характери-стика тем-пературы	месяцы												Средне-годо-вая
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Температура воздуха, °С													
Средне-е-сячная	3,1	-2,2	3,8	10,1	16,5	20,4	23,6	22,6	17,0	11,5	4,6	-0,5	10.4
Абс.макс	15,2	17,4	31,7	30,0	33,3	36,5	37,8	39,8	34,2	30,5	27,0	15,0	29.0
Аюс.мин	-30,0	-28,5	-18,3	-11,1	-1,7	2,5	9,5	6,7	5,7	-4,2	-22,0	-13,7	-8.8

Продолжительность безморозного периода составляет 185 дней. Наиболее ранние сроки начала осенних заморозков отмечены во второй декаде сентября, а наиболее поздние их проявления в конце октября.

Среднегодовое количество выпадающих осадков составляет 528 мм. Наибольший процент осадков приходится на лето – 29,4%, наименьший на зиму (22,2%). На весну и осень приходится по 24,2%.

Летние осадки, обычно, выпадают в виде ливней, в значительной степени испаряются в условиях высоких температур и на пополнение почвы влагой и подземных вод не сказываются. В связи с малым количеством осадков в холодное время года, запас воды в почве к весне не достаточен.

Основными факторами, влияющими на увеличение влажности воздуха, являются: сравнительная близость Черного и Азовского морей, воды степных рек и густая сеть лесополос. Абсолютная влажность имеет годовой ход параллельный температуре воздуха, с максимумом в июле и минимумом в январе.

Снеговой покров довольно неустойчив. Самое раннее появление снега отмечается от 27 ноября по 10 декабря, самое позднее между 4 и 10 февраля. Максимум средней высоты снегового покрова, в среднем, приходится на период со второй декады февраля по первую декаду марта и равен 9-12см. Наибольшая продолжительность снежного периода колеблется от 68 до 113

дней. Малая мощность снежного покрова, его непостоянство и неустойчивость мало способствуют накоплению влаги в почве.

Преимущественными ветрами района являются восточные и западные. В холодное время года отмечается преобладание восточных и северо-восточных потоков воздуха. В летнее время преобладающими являются западные потоки морских воз-душных масс.

Воздушные потоки, зарождаясь в просторах континентальной Азии, бывают сильными и характеризуются низкой влажностью воздуха. В зимнее время года, а также в начале весны и нередко осенью эти ветры приносят холодные массы воздуха и тогда наблюдаются наиболее низкие температуры. Летом ветры приносят теплые сухие массы воздуха и сопровождаются наиболее высокими температурами.

Западные и юго-западные ветры приносят влажные теплые зимой, а летом более холодные массы воздуха. По многолетним данным, в среднем, на долю восточных ветров приходится около 60%, на долю западных около 40% ветреных дней. Скорость ветра далеко не одинакова. Наибольшие скорости ветра наблюдаются с ноября по апрель включительно при восточных и северо-восточных ветрах, характеризующихся большой устойчивостью в холодное время года. Наибольшие среднемесячные скорости ветра составляют от 4 м/сек до 10-12 м/сек.

Каневское сельское поселение включает в себя следующие населенные пункты: ст. Каневская, х. Бурсаки, х. Средние Челбасы, х. Сухие Челбасы, х. Орджоникидзе, их краткие характеристики указаны в таблице № 2, сведения взяты из генерального плана.

Таблица 2

Название поселения, с указанием административного центра	Наименование населенных пунктов, входящих в состав поселения	Численность населения населенного пункта, чел.	Расстояние от населенного пункта до административного центра, км
Каневское сельское поселение Каневского района Краснодарского края, административный центр – ст-ца Каневская	ст.Каневская	46 307	
	х. Бурсаки	4	10
	х. Средние Челбасы	710	15
	х. Сухие Челбасы	678	17
	х. Орджоникидзе	342	14

Экономика Каневского сельского поселения представлена более чем 500 предприятиями различных форм собственности, а также почти 4 тыс. индивидуальными предпринимателями. Из крупных предприятий на территории поселения функционируют ООО «Каневской завод газовой аппаратуры», Каневское газопромысловое управление филиал ООО «Кубаньгазпром», ОАО «Кубаньэкстртхлеб», Каневской райпотребсоюз, ЗАО агрофирма-племзавод «Победа», Предприятия «Каневское» ЗАО фирмы «Агрокомплекс» им. Н.И. Ткачева.

Распределение предприятий муниципального образования по отраслям выглядит следующим образом:

- в сельском хозяйстве — 103 ед.;

- в промышленном производстве — 66 ед.;
- в транспорте и связи — 25 ед.;
- в строительстве – 31 ед.
- в торговле и общественном питании — 112 ед.;
- в бытовом обслуживании — 29 ед.;
- прочие предприятия – 134 ед.

В основных отраслях экономики сохранились положительные тенденции развития. Как и прежде, основу их структуры составляют сельское хозяйство – 36% промышленность – 23%, и розничная торговля – 27%. В сельскохозяйственном производстве занято более 50% всего работающего населения поселения. Развито растениеводство. В поселении достаточно развито промышленное животноводство молочного и мясного направления и птицеводство. Промышленность основывается на переработке сельскохозяйственной продукции, основная доля промышленного сектора принадлежит перерабатывающей промышленности, которая развивается совместно с сельским хозяйством, обеспечивающим ее сырьем.

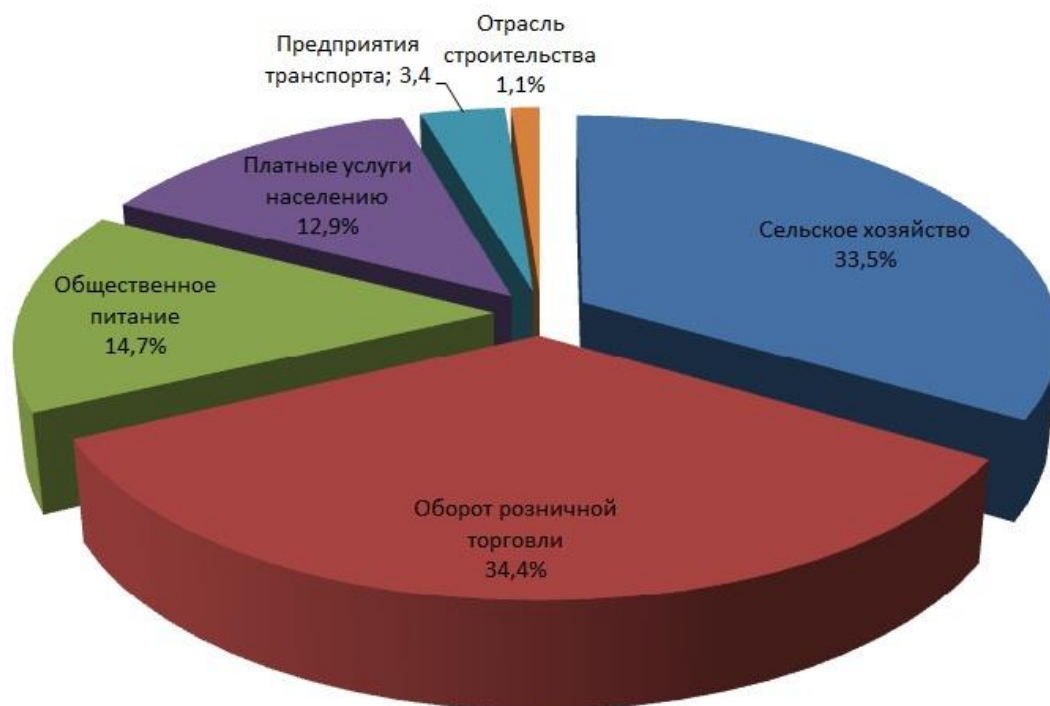
Основные показатели развития экономики поселения представлены таблице № 3, а структура диаграммой № 1.

Таблица 3

Наименование показателя	Значение по состоянию на 01.01.2017 года
Объем продукции сельского хозяйства всех категорий хозяйств, тыс. руб.	4290303,0
Оборот розничной торговли, тыс. руб.	4415460,0
Оборот общественного питания, тыс. руб.	1880322,0
Объем платных услуг населению, тыс. руб.	1656673,0
Выпуск товаров и услуг по полному кругу предприятий транспорта, всего, тыс. руб.	273246,0
Объем услуг транспорта, млн. руб.	156,2
Объем работ, выполненных собственными силами по виду деятельности строительство, тыс. руб.	14560,0

Диаграмма 1

Структура отраслей экономики



1. 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы. Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Каневского сельского поселения Каневского района. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутри поселенческих автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Станица Каневская является административным центром Каневского поселения и муниципального образования Каневской район. Находится в центральной части Каневского района на удаленности от города Краснодара в 120 километров, столько же до портового города Ейск. Расстояние до города Ростов-на-Дону – 160 км, до федеральной трассы Ростов – Баку – 80

км. Площадь поселения составляет 47016 га. В состав поселения входят 5 населенных пунктов: административный центр – станица Каневская, хутора Орджоникидзе, Бурсаки, Средние Челбасы и Сухие Челбасы. Все населенные пункты Каневского сельского поселения связаны между собой автодорогами общего пользования местного и регионального значения.

В центральной части поселения проходят основные планировочные оси направления «север-юг»: восточнее ст. Каневской – региональная автодорога «Краснодар-Ейск», западнее ст. Каневской – железная дорога «Краснодар-Ейск-Ростов».

Севернее х. Сухие Челбасы в направлении «юго-восток – северо-запад» проходит автодорога регионального значения «Березанская-Каневская-Привольная», выходящая на автодорогу «Краснодар-Ейск» и продолжающаяся в западной части поселения от ст. Каневской в направлении «восток-запад».

Селитебная зона станицы Каневской состоит из жилых кварталов различной конфигурации с густой сеткой улиц. Жилые кварталы застроены, в основном, одноэтажными домами. Также в центральной и юго-западной частях станицы есть кварталы секционных 2-х, 3-х и 5-ти этажных жилых домов. В настоящее время наряду с уплотнением центральных кварталов происходит освоение территории в южной части населенного пункта – микрорайон «Южный».

В северо-западной части поселения на южном берегу реки Большие Челбасы в 14 км от районного центра расположен х. Орджоникидзе. Его жилая территория представлена индивидуальными жилыми домами усадебного типа, расположенными по обе стороны единственной улицы хутора – ул. Светлой.

В 10 км северо-восточнее ст. Каневской на левом берегу р. Челбас расположен х. Бурсаки. Территория хутора представляет собой компактный населенный пункт, состоящий из одной улицы двусторонней застройки с обширными приусадебными участками.

Хутор Средние Челбасы расположен в восточной части поселения по обоим берегам реки Средняя Челбаска. Производственная зона сформирована в северной центральной части хутора и представлена недействующей фермой и функционирующей молочно-товарной фермой.

В юго-восточной части поселения в 17 км от ст. Каневской по берегам реки Сухая Челбаска расположен х. Сухие Челбасы. Жилая зона населенного пункта представлена вытянутыми вдоль водной артерии кварталами усадебной застройки с приусадебными участками выходящими к реке. Производственная зона представлена территориями машино-тракторных мастерских и молочно-товарных ферм, расположенных севернее населенного пункта.

Таким образом транспортная инфраструктура Каневского сельского поселения Каневского района представлена автодорогами регионального значения «Краснодар-Ейск», протяженностью 237 км. (вдоль станицы Каневской 8,1 км), и автодорогой «Березанская-Каневская-Привольная»,

протяженностью 105,2 км, находящихся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор». Прочие дороги находятся на балансе муниципального образования Каневской район.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Улично-дорожная сеть Каневского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети по состоянию на 01.01.2017 года Каневского сельского поселения сведены в таблице 4.

Таблица 4.

Наименование показателя	Ед. измерения	Величина
Общая площадь земель муниципального образования	гектар	47016
Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований на конец года на территории поселения		
всего	километр	218,66
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	километр	189,9
Общая протяженность улиц, проездов, набережных (на конец отчетного года)	километр	218,66
Общее протяжение освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п.	километр	183,7

Уличная дорожная сеть и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Программой предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми

функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Поперечные профили улиц, принятые проектом имеют следующую ширину:

главная улица в красных линиях - 20 - 25 м

улицы в жилой застройке - 18- 25 м

межквартальные проезды - 10-12 м

Движение интенсивно с 7-30 до 18-00 на главных улицах. Соответственно и экологическая нагрузка на окружающую среду в вышеуказанных местах наиболее интенсивная. Имеются тротуары вдоль части дорог с асфальтовым покрытием. Существуют искусственные неровности на пешеходных переходах в районах образовательных учреждений.

Хроническое недофинансирование мероприятий, направленных на ремонт и содержание привело к тому, что в настоящее время имеющаяся дорожная сеть поселения требует капитального ремонта и реконструкции. Стремительно возрастающее количество автомобилей, особенно в частной собственности граждан привело к увеличению транспортных потоков и соответственно с учетом технического состояния дорог, усугубляет ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения.

Состав транспортных средств: легковой транспорт, пассажирский транспорт (в основном автобусы средней и малой вместимости), грузовой транспорт (в том числе: крупногабаритный и перевозящий опасные грузы), сельхозтехника (перегоняется по согласованию в основном в ночное время), мототранспорт, гужевой транспорт (единицы). Автомобильные хозяйства на территории муниципального образования в основном представлены деятельностью индивидуальных предпринимателей и рядом юридических лиц. В результате деятельности индивидуальных предпринимателей осуществляются междугородние перевозки грузов и пассажиров по индивидуальным заказам и по сложившемуся расписанию. Уровень автомобилизации населения приведен в таблице № 5, а динамика ее развития отражена на диаграмме № 2.

Таблица 5

№	Показатели	2014 год (факт)	2015год (факт)	2016год (факт)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	47955	48015	48026
2	Количество автомобилей у населения, ед.	13986	14295	14578
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	291,6	297,7	303,5

Диаграмма 2



Обеспеченность на 1 января 2017 года объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для парковки легкового автотранспорта, в соответствии с требованиями нормативов, составляет 100%, в том числе имеются специально отведённые места для стоянки автотранспорта инвалидов с соответствующей разметкой и знаками.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей. Дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

Каневской район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами края и России. Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих:

внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки.

Пассажирские перевозки на территории поселения представлены деятельностью 5 индивидуальных предпринимателей, который осуществляет обслуживание 7 маршрутов, из них 8 – внутри поселения, 10 – пригородных, 2 – междугородних. Сведения по пассажиропотоку представлены в таблице № 6.

Таблица 6

Вид транспортных перевозок	Уровень пассажиропотока на 01.01.2017 года
Автобусное сообщение, млн. чел.	1,52
Железнодорожный транспорт, млн. чел.	Данные отсутствуют

Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно плиточном исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы и 38 регулируемых. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения не имеется. Перевозки грузов осуществляются силами автопарков предприятий переработки, производства и торговли, а так же по заявочной системе рядом индивидуальных предпринимателей.

Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

По территории поселения проходит железнодорожная ветка «Краснодар-Ейск-Ростов», протяжённостью 9,3 км, которая используется предприятиями в промышленных целях и для пассажирского сообщения. Железнодорожная ветка - двухпутная, электрифицированная, движение пассажирских поездов осуществляется на регулярной основе.

Воздушный, речной транспорт на территории Каневского сельского поселения Каневского района отсутствует.

Повышение транспортной доступности за счет развития сети автомобильных дорог будет способствовать улучшению качества жизни населения и росту производительности труда в экономике. Выполненный ремонт автодорог позволит снизить количество жалоб и обращений граждан, повысит безопасность дорожного движения, улучшить пропускную способность, позволит улучшить архитектурный облик поселения.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным экономическим потерям, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Каневского сельского поселения, поэтому совершенствование сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для поселения. Развитие дорожной сети 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. Состояние автодорог, пролегающих по территории Каневского сельского поселения Каневского района, оценивается как удовлетворительное.

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. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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».

Хроническое недофинансирование мероприятий, направленных на ремонт и содержание привело к тому, что в настоящее время имеющаяся дорожная сеть поселения требует капитального ремонта и реконструкции. Стремительно возрастающее количество автомобилей, особенно в частной собственности граждан привело к увеличению транспортных потоков и соответственно с учетом технического состояния дорог, усугубляет ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения. В период 2015-2016 года администрацией Каневского сельского поселения было выполнено: ремонт автомобильных дорог с заменой верхнего слоя покрытия общей протяженностью 3,9 км, произведена отсыпка мелкой фракцией и грейдирование дорог на дорогах поселения общей протяженностью более 25 км; нанесена дорожная разметка протяженностью 46,5 км; закуплено, заменено и установлено 300 дорожных знаков; выполнены работы по укладке асфальтового покрытия на участках дорог (ямочный ремонт) общей площадью 3402,4 м² ; отремонтировано тротуаров общей площадью 6968,9 м²; реконструировано 6 и введено в эксплуатацию еще 2 светофорных объекта.

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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Каневского сельского поселения Каневского района 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 внутрипоселковых автомобильных дорог 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.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности. При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Каневского сельского поселения. Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к сельским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию. Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортно-инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортно-аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

В Каневском сельском поселении на автомобильном транспорте возможны аварии при ДТП, ЧС, терактах легкового и пассажирского автотранспорта с гибелью до 20 человек, аварии и пожары при перевозке ГСМ.

Опасность для поселения могут представлять также аварии на автотранспорте, перевозящем ЛВЖ (бензин) и СУГ. Кроме того, на автомобильных дорогах краевого значения имеются участки концентрации ДТП, а также участка с затяжными спусками и подъёмами, что при плохих погодных условиях (гололёд, сильный дождь, туман и др.) может стать причиной ДТП.

В связи с увеличением интенсивности дорожного движения, увеличением количества транспортных средств, их грузоподъёмности, снижением пропускной способности автомобильных дорог возможно возникновение чрезвычайных ситуаций, связанных с разрушением дорожного полотна.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в Каневском сельском поселении, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Каневского сельского поселения и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Если говорить об оценке уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека, то нужно рассмотреть характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортно сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

1.3. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.

Технико-экономические показатели генерального плана Каневского сельского поселения Каневского района Краснодарского края представлены в таблице № 7.

Таблица 7

Показатели	Единица измерения	Современное состояние	Первая очередь строительства	Расчётный срок
Транспортная инфраструктура				
Протяженность дорог, в том числе:	км	260,87	262,21	267,21

Показатели	Единица измерения	Современное состояние	Первая очередь строительства	Расчётный срок
-общего пользования муниципального значения уровня поселения	км	218,66	220,0	225,0
-общего пользования муниципального значения уровня района	км	19,0	19,0	19,0
-общего пользования краевого значения	км	23,21	23,21	23,21
-общего пользования федерального значения	км	0,0	0,0	0,0

1. 4. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Генеральный план Каневского сельского поселения Каневского района, утвержден решением Совета Каневского сельского поселения Каневского района от 27.12.2010г. № 80;
7. Нормативы градостроительного проектирования Каневского сельского поселения Каневского района, утверждены решением Совета Каневского сельского поселения Каневского района от 22.05.2015 г. № 38.

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Демографический прогноз – важнейшая составляющая проектирования, на основе которой определяются проектные параметры отраслевого хозяйственного комплекса, комплекса общественных услуг, жилищного строительства, регионального рынка труда.

Прогнозирование развития социальной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель социальной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Численность постоянного населения Каневского сельского поселения Каневского района в соответствии с генеральным планом на 01.01.2017 г. составила 48026 человек, что составляет 42,1% от численности жителей района.

Планируемый половозрастной состав населения Каневского сельского поселения представлен в следующей таблице № 8.

Таблица 8

Численность населения (чел.)	Возрастные группы населения, чел.							
	от 0-6 лет	от 7-15 лет	свыше 55 лет жен.	свыше 60 лет муж.	Итого несамостоятельного населения	от 16 до 54 лет включительно, жен.	от 16 до 59 лет включительно, муж.	Итого трудоспособного населения
Существующее положение на 01.01 2017 г.								
48026	3735	4665	4794	3297	18901	14187	14819	25078
На расчетный срок реализации программы								
56 660	4 750	5999	11069	6039	27857	14111	14692	28803

Прогнозная численность Каневского сельского поселения на расчетный срок до 2029 года составит 56,66 тыс. человек (увеличение на 18,3%), эти прогнозные данные отражены в таблице № 9. Сведения о существующем положении и проектном значении взяты из генерального плана Каневского сельского поселения Каневского района Краснодарского края.

Таблица 9

№ п/п	Наименование населенного пункта	Существующее положение, тыс.чел	Проект. на расчетный срок, тыс. чел
1	станция Каневская	46307	54000
2	хутор Бурсаки	4	10
3	хутор Орджоникидзе	342	450
4	хутор Средние Челбасы	710	1300
5	хутор Сухие Челбасы	678	900
ВСЕГО		48026	56660

В целом демографическая ситуация в Каневском сельском поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства регионов.

Характерной демографической особенностью Каневского сельского поселения, как и Краснодарского края в целом, является наличие на его территории миграционного прироста населения.

Заложенный в прогнозной оценке рост численности населения обусловлен необходимостью реализации поставленной в генеральном плане стратегической задачи достижения высокого уровня социально-экономического развития, адекватного имеющемуся потенциалу, соответственно, адекватному потребностям в трудовых ресурсах. Рост численности населения будет достигнут как за счет улучшения демографической ситуации (в рамках проводимой демографической политики на федеральном и региональном уровнях), так и за счет проведения эффективной миграционной политики (в части стимулирования трудовой иммиграции).

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём, состоянием дорог большинства населенных пунктов, газификация населенных пунктов.

В настоящее время обеспеченность общей площадью по Каневскому сельскому поселению Каневского района равна $41,3 \text{ м}^2/\text{чел.}$

Население Каневского сельского поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности. Поэтому приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является создание комфортных условий с точки зрения обеспеченности современным инженерным оборудованием и замена ветхого жилого фонда на новый.

В концепции территориального планирования Каневского сельского поселения предусмотрено увеличение обеспеченности общей площади на 1-ую очередь строительства до 45 м^2 на одного жителя, а на расчетный срок до 50 м^2 .

Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Каневского сельского поселения Каневского района, 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. В рассматриваемом периоде планируется увеличение уровня автомобилизации поселения с дальнейшим нарастанием количества транзитного транспорта проходящего по территории Каневского сельского поселения Каневского района.

На данном этапе развития транспортной инфраструктуры поселения в целом важное значение имеют вопросы развития дорожной сети и транспортного комплекса. С этой целью разработан комплекс мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры и системы внешних связей, а именно:

1. Ремонт дорожного полотна автомобильной дороги местного значения
2. Повышение качества обслуживания транспорта путем строительства современных комплексов придорожного обслуживания с автозаправочными станциями.
3. Строительство и капитальный ремонт новых дорог местного значения.

При организации новых транспортных связей необходимо произвести выделение земельных отводов под их строительство.

Ориентировочная площадь под новые автомобильные дороги местного значения составляет 25,36 тыс. м², сведения об объектах предполагаемых к строительству представлены в таблице № 10.

Таблица 10.

№ п/п	Наименование участка автодороги	Протяженность участка автодороги, км	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, м ²
1	Дороги на мкр. «Южный» ст. Каневской	4,04	16160
2	Дороги на мкр. «Западный» ст. Каневской	2,3	9200

Примечание:

Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на последующей стадии проектирования автодорог.

Дальнейшее развитие транспортной структуры поселения должно происходить не только за счет проектируемых территорий под размещение придорожных сервисов и промышленных объектов.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с краевым центром и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным и общественным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей

обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети. Однако планируется и строительство или реконструкция автомобильных дорог в развивающихся микрорайонах ст. Каневской.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории Каневского сельского поселения Каневского района представлен в таблице № 11.

Таблица 11

№ п/п	Показатели	2016 год (факт)	2017 год (прогноз)	2018 год (прогноз)	2019 год (прогноз)	2020 год (прогноз)	2029 год (прогноз)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	48026	48072	48112	48256	48335	56660
2	Количество автомобилей у населения, ед.	14578	14767	14933	15054	15162	17989
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	303,5	307,2	310,4	312,0	313,7	317,5

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры.

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 капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

- ✓ тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
- ✓ состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
- ✓ перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан.

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимосвязанных 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 дорожного покрытия 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 рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач, 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. Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

- ✓ создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
- ✓ обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;
- ✓ информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на

территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети поселения в автодорожную систему региона.

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

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.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ✓ ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;

- ✓ реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц внутри населённых пунктов;

- ✓ строительство тротуаров;

- ✓ обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов муниципального образования.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

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 притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Программой предусматривается система пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных 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 безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

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

2. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- ❖ конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- ❖ высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура 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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

- ❖ организация центров придорожного обслуживания и транспортно-логистических комплексов.

За последние годы транспортная инфраструктура имеет тенденцию к развитию. Растет количество автозаправочных станций, придорожных пунктов быстрого питания, станций технического обслуживания. В поселении запроектировано размещение автозаправочной станции. 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 и федерального значения.

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

1. учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального значения (весь период);

2. обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

3. обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

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. 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. Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального 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. Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

- ❖ организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги внутри населенных пунктов;
- ❖ оборудование перекрестков светофорами;
- ❖ проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
- ❖ информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- ❖ профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;
- ❖ обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- ❖ повышение безопасности школьных автобусов;
- ❖ развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- ❖ проведение проверок знаний ПДД водителей, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра ;
- ❖ обеспечение контроля за образовательными учреждениями и организациями, осуществляющими подготовку водителей;
- ❖ обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами

медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;

- ❖ подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
- ❖ развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- ❖ развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- ❖ организации деятельности по предупреждению аварийности.

В результате анализа сложившейся ситуации на территории Каневского сельского поселения Каневского района к реализации планируются мероприятия указанные в приложение № 1 к настоящей программе.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры Каневского сельского поселения Каневского района на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Целевые индикаторы реализации программы указаны в приложение № 2 к настоящей программе.

5. Финансовое обеспечение программы

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Краснодарского края и бюджета Каневского сельского поселения Каневского района, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия краевых государственных программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указаны в приложении № 1 к настоящей программе.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

6. Оценка эффективности мероприятий программы

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

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F_i - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N_i - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) 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).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета поселения, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы,

по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$Уэф = \Phi ф / \Phi п, \text{ где}$$

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);
- удовлетворительный (Уэф 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

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

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.

Отчеты о ходе работ по Программе по результатам за год и весь период действия Программы подлежат утверждению постановлением администрации Каневского сельского поселения не позднее одного месяца до дня внесения отчета об исполнении бюджета Каневского сельского поселения Каневского района в Совет Каневского сельского поселения Каневского района. Муниципальный заказчик Программы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и органами исполнительной власти Краснодарского края.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

к муниципальной программе Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Каневского сельского поселения Каневского района на 2017-2029 годы

Перечень мероприятий, объемов и источников финансирования предусмотренных к реализации

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования, тыс. руб.						Ожидаемые результаты реализации	Источники финансирова ния
		2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2019 годы		
1.	Приобретение и установка дорожных знаков	600,0	175,0	228,0	200,0	210,0	2000,0	снижение аварийности на дорогах	Местный бюджет (далее – МБ)
2.	Строительство искусственных неровностей	0,0	0,0	300,0	300,0	0,0	1500,0		МБ
3.	Строительство светофорных объектов	0,0	400,0	400,0	400,0	0,0	2000,0		МБ
4.	Ремонт дорожного покрытия автомобильных дорог местного значения с заменой верхнего слоя	5500,0	10000,0	15000,0	15000,0	20000,0	200000,0	сохранность существующей дорожной сети	Краевой бюджет (далее – КБ) и МБ
5.	Текущий ремонт автомобильных дорог местного значения с усовершенствованным покрытием	5000,0	5500,0	6000,0	7000,0	7500,0	70000,0		МБ

6.	Текущий ремонт автомобильных дорог местного значения в гравийном исполнении	5000,0	5000,0	5500,0	3000,0	3500,0	30000,0		МБ
7.	Строительство новых автомобильных дорог местного значения	0,0	2000,0	2000,0	3000,0	3500,0	20000,0	развитие существующей дорожной сети	МБ, КБ
9.	Строительство и ремонт тротуаров	2000,0	2500,0	3000,0	4000,0	4500,0	45000,0	санитарное благополучие жителей и снижение травматизма с участие пешеходов	МБ
10.	Нанесение дорожной разметки	1500,0	1700,0	1800,0	2000,0	2200,0	23000,0	снижение аварийности на дорогах	МБ
11.	Организация уличного освещения автомобильных дорог	0,0	700,0	700,0	600,0	500,0	1500,0	снижение аварийности на дорогах	МБ
12.	Строительство автозаправочной станции	0,0	0,0	30000,0	60000,0	0,0	0,0	развитие транспортной инфраструктуры и улучшение условий обслуживания автовладельцев	Внебюджетные источники (далее – ВИ)
13.	Строительство автостоянок около объектов обслуживания	100,0	150,0	150,0	180,0	200,0	2500,0	улучшение условий хранения транспорта, снижение ДТП	ВИ
14.	Организация остановок общественного транспорта	100,0	100,0	0,0	0,0	150,0	800,0	улучшение условий	МБ и ВИ

								обслуживания населения общественным транспортом	
15.	Строительство новых объектов инфраструктуры автосервиса	3000,0	3000,0	5000,0	2000,0	3800,0	25000,0	развитие транспортной инфраструктуры и улучшение условий обслуживания автовладельцев	ВИ
ИТОГО		22800,0	31225,0	70078,0	97680,0	46060,0	423300,0		

Заместитель главы
Каневского сельского поселения
Каневского района

В.В. Жуковский

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

к муниципальной программе
Комплексное развитие транспортной
инфраструктуры Каневского сельского поселения
Каневского района на 2017-2029 годы

Целевые индикаторы реализации программы

№ п/п	Наименование индикатора	Этапы реализации программы					
		2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2029 годы
1.	Доля дорог местного значения соответствующая нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %	87,6	88,5	90,0	91,2	92,0	100,0
2.	Протяженность тротуаров, км	178,4	178,4	179,1	179,5	180,0	182,5
3.	Оценка состояния улично-дорожной сети, сооружений на ней и технических средств организации дорожного движения требования нормативных документов, балл	5	5	5	5	5	5
4.	Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения парковками, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
5.	Доля автомобильных дорог обустроенных искусственным освещением, %	84,0	90,0	95,0	100,0	100,0	100,0

Заместитель главы
Каневского сельского поселения
Каневского района

В.В. Жуковский

