
ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением администрации
Куйбышевского сельского поселения
Староминского района
от 20.09.2017 №62

ПРОГРАММА

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Куйбышевского
сельского поселения Староминского района на 2017-2030 годы**

ПАСПОРТ
комплексного развития транспортной инфраструктуры Куйбышевского
сельского поселения Староминского района на 2017-2030 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Куйбышевского сельского поселения Староминского 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 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Генеральный план Куйбышевского сельского поселения Староминского района Краснодарского края; - Устава Куйбышевского сельского поселения Староминского района
Заказчик программы	Администрация Куйбышевского сельского поселения Староминского района Юридический и почтовый адрес: 353616, Краснодарский край, Староминский район, хут. Восточный Сосык
Разработчик программы	Администрация Куйбышевского сельского поселения Староминского района Юридический и почтовый адрес: 353616, Краснодарский край, Староминский район, хут. Восточный Сосык
Цель программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Куйбышевского 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

	<p>Куйбышевского сельского поселения;</p> <p>2.Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>3.Улучшение транспортного обслуживания населения</p>
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <ul style="list-style-type: none"> -отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 6,21 км ; -доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 17 %; -доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа:</p> <p>1 этап – с 2017 по 2020 годы</p> <p>2 этап – с 2021 по 2030 годы</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> -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
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 10663. руб., в том числе по годам:</p> <p>2017 год – 150 тыс. рублей;</p> <p>2018 год – 2063 тыс.рублей;</p> <p>2019 год – 1100 тыс.рублей;</p>

2020 год – 1100 тыс.рублей;
2021-2030 годы – 6250 тыс.рублей.

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Староминский район, бюджета Куйбышевского сельского поселения Староминского района и внебюджетных источников

**Ожидаемые
результаты
реализации
Программы**

Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Куйбышевского сельского поселения Староминского района

**Система
контроля за
исполнением
Программы**

Совет депутатов Куйбышевского сельского поселения Староминского района.

**Основные
исполнители
Программы**

-администрация муниципального образования Староминский район (в рамках своих полномочий);
-администрация Куйбышевского сельского поселения Староминского 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 Куйбышевского сельского поселения Староминского района в структуре пространственной организации Краснодарского края

Куйбышевское сельское поселение в соответствии с Законом Краснодарского края от 14 июля 2004 года «Об установлении границ муниципального образования Староминский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ» является муниципальным образованием Староминского района наделенным статусом сельского поселения с установленными границами.

Куйбышевское сельское поселение расположено в юго-восточной части Староминского района. Удалённость от административного центра станицы Староминской –составляет 18 км, от станицы Ленинградской – 15км, от г.Ростова – 150 км, от г.Краснодара – 220 км. Куйбышевское сельское поселение находится в непосредственной близости к Ейскому и Азовскому морским портам расстояние 88 и 98 км соответственно.

Административные границы сельского поселения проходят по

смежеству с поселениями Староминского района, Кущевского района, Ленинградского района:

- на севере – с Канеловским сельским поселением Староминского района;

- на востоке – с Кущевским районом;

- на юге – с Ленинградским районом;

- на западе - с Рассветовским сельским поселением;

- на северо-западе – со Староминским сельским поселением.

В границах муниципального образования Куйбышевское сельское поселение находятся 7 сельских населенных пункта - х. Восточный Сосык, х. Веселый, х. Западный Сосык, х. Мирный, х. Набережный, х. Сторожи Вторые, х. Сторожи Первые.

По данным администрации муниципального образования численность населения сельского поселения по оценке на 01.01.2010 г. составляет 2158 человек.

Территория сельского поселения в пределах существующей административной границы 105,22 км², что составляет 9,92 % территории Староминского района. Плотность населения – 20,51 человек на 1 км².

Административным центром Куйбышевского сельского поселения является хутор Восточный Сосык расположенный в центральной части поселения.

По территории сельского поселения проходит проектируемая автодорога регионального значения ст.Староминская - ст.Ленинградская и дороги местного значения.

Вдоль юго-западной границы поселения проходит железная дорога Староминская - Ленинградская.

Территория Куйбышевского сельского поселения расположена в юго-восточной части Староминского района Краснодарского края.

В своих административных границах Куйбышевское сельское поселение занимает площадь 10 522 га. В состав Куйбышевского сельского поселения входит семь населенных пунктов: х. Восточный Сосык, х. Веселый, х. Западный Сосык, х. Мирный, х. Набережный, х. Сторожи Вторые, х. Сторожи Первые. Центром Куйбышевского сельского поселения является хутор Восточный Сосык. Связь хутора с населенными пунктами района осуществляется по автомобильной дороге регионального или межмуниципального значения: ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская II технической категории и дорогам местного значения.

Вдоль юго-западной границы поселения проходит однопутный участок Северо-Кавказской железной дороги Староминская – Ейская – Сосыка – Ростовская.

В границах поселения расположены:

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

назначения;

- земли водного фонда;
- земли запаса.

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

Территория поселения представляет собой в основном земли сельскохозяйственного назначения. Площадь сельскохозяйственных угодий на территории поселения составляет **8967,01** га.

Площадь земель населенных пунктов составляет **1065,97**га.

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

Хутор Восточный Сосык находится в центральной части земель сельского поселения, в 220 км от краевого центра г. Краснодара и выполняет функцию административного центра поселения. Территория хутора в существующих границах составляет **396,17** га.

В границах хутора расположены:

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

В ряде случаев отсутствует четкое функциональное зонирование территории хутора.

В планировочном отношении хутор представляет собой вытянутое жилое образование, раскинувшееся вдоль берега реки Сосыки.

Существующая планировочная структура территории населенного пункта образована регулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы прямоугольной формы, а также несколько кварталов со свободной планировкой улиц.

Общественный центр исторически сложился в геометрическом центре жилой зоны хутора вдоль улицы, он многофункционален, но недостаточно развит и благоустроен.

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

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

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

Степень благоустройства улиц различна:
выше – в центральной части хутора,
ниже – на окраинах.

Хутор Веселый, х. Западный Сосык, х. Мирный, х. Набережный, х. Сторожи Вторые, х. Сторожи Первые исторически сформировались на основе природной планировочной оси - реки Сосыка. Населенные пункты малочисленны и имеют в основном свободную планировочную структуру. Расстояния между ними незначительны, что обеспечивает удобную пешеходную и транспортную доступность.

1.2. Социально-экономическая характеристика Куйбышевского сельского поселения Староминского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

На современном этапе основу специализации территории составляет сельскохозяйственное производство.

Самым крупным товаропроизводителем сельскохозяйственной продукции в поселении является колхоз «Знамя Ильича». Предприятие специализируется на производстве продукции растениеводства и животноводства. Кроме того, в аграрном секторе задействовано 6 крестьянско-фермерских хозяйств и личные подсобные хозяйства населения.

Основной отраслью специализации является растениеводство с развитым зерновым хозяйством, сочетающимся с производством технических культур.

Зерновое хозяйство в поселении представлено выращиванием разнообразных культур, ведущее место среди которых занимают озимая пшеница, кукуруза и ячмень. В структуре пахотных угодий поселения зерновые занимают более половины всей посевной площади. Среднегодовой объем производства зерновых культур на уровне 23 тысяч тонн – 10 % от районного выпуска.

Возделывание технических культур, которые также получили широкое применение в полеводстве, преимущественно связано с производством подсолнечника и сахарной свеклы, на долю которых в структуре посевных площадей поселения отведено 25%:

Среднегодовые объемы производства сахарной свеклы составляют 20 тыс. тонн (8 % районного производства), подсолнечника – 5 тыс. тонн (17 %).

Среди других отраслей специализации растениеводства выделяются картофелеводство, овощеводство и плодоводство. Эти направления получили широкое развитие в личных подсобных хозяйствах населения, однако товарность отраслей невысокая, поскольку производство преимущественно ориентировано на личное потребление.

Другое направление специализации сельского хозяйства – животноводство – на территории поселения представлено молочно-мясным скотоводством, свиноводством и птицеводством. Основными

производителями молочной продукции отрасли являются сельхозпредприятия, мяса и яиц - личные подсобные хозяйства населения.

На сегодняшний день отрасль животноводства значительно уступает растениеводству по объемам производства и рентабельности. Удельный вес продукции животноводства поселения в районных объемах составляет: по мясу – 5 %, по молоку – 15%, по производству яиц – 19,0%.

В стоимостном выражении по отчетным данным 2008 года продукция сельского хозяйства по полному кругу хозяйствующих субъектов в сельском поселении составила 355,0 млн. рублей (8 % районного показателя), при этом более 60 % ее стоимости обеспечено деятельностью сельскохозяйственных предприятий.

Производство основных видов сельскохозяйственной продукции в Куйбышевском сельском поселении

Таблица 3

Наименование, единица измерения	2008 год отчет	2009 год оценка
1 Зерно, тыс.тонн	23,0	23,0
2 Сахарная свекла, тыс.тонн	22,5	16,0
3 Подсолнечник (в весе после доработки), тыс. тонн	6,0	5,0
4 Картофель - всего, тыс. тонн,	1,2	1,7
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	1,2	1,7
5 Овощи - всего, тыс. тонн	0,5	0,5
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	0,5	0,5
6 Скот и птица (в живом весе)- всего, тыс. тонн	0,8	0,9
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	0,5	0,5
7 Молоко- всего, тыс. тонн	4,5	4,5
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	1,0	1,0
8 Яйца- всего, млн. штук	2,4	2,4
в том числе в личных подсобных хозяйствах, тыс. тонн	2,4	2,4

Проектируемая территория имеет низкий промышленный потенциал.

Переработка сельскохозяйственной продукции осуществляется подсобными цехами в составе колхоза «Знамя Ильича».

На территории поселения имеются запасы общераспространенных полезных ископаемых - кирпичные глины и песок, в перспективе возможно развитие промышленности строительных материалов на базе местного сырья.

2.7. Население

Количество постоянного населения Куйбышевского поселения на 1 января 2010 года (по данным администрации) – 2158 человек или 5,2 % в общей численности населения Староминского муниципального района.

По данным Всероссийской переписи населения 2002 года, на территории поселения проживало 2122 человек. Таким образом, за

рассматриваемый ретроспективный период имеет место некоторое увеличение общей численности населения – на 36 человек или 1,7 %. Незначительный процент изменения позволяет рассматривать планируемую территорию как демографически устойчивую с тенденцией к росту.

Оценка численности постоянного населения
(в разрезе населенных пунктов Куйбышевского поселения)

Таблица 4

Наименование	Численность населения, чел.		Динамика численности населения (2010/2002 гг.)	
	2002 г.	2010 г.	абсолютное изменение, чел	относительное изменение, %
хутор Восточный Сосык	1171	1178	7	0,6
хутор Веселый	196	242	46	23,5
хутор Западный Сосык	340	329	-11	-3,2
хутор Мирный	116	109	-7	-6
хутор Набережный	21	19	-2	-9,5
хутор Сторожи Вторые	94	115	21	22,3
хутор Сторожи Первые	184	166	-18	-9,8
Итого по поселению	2122	2158	36	1,7

До недавнего времени демографическая ситуация в поселении была достаточно благополучна, показатели естественно и механического движения населения имели в основном положительные значения. Начиная с 2006 года, демографические показатели территории планирования резко ухудшились.

Особенно в последние годы, в поселении наблюдается существенное снижение показателя рождаемости. В 2009 году коэффициент суммарной рождаемости составил 1,2 ребенка на 1 женщину репродуктивного возраста. Смертность превышает рождаемость в 1,6 раза.

Компенсирующим фактором является миграционный прирост. Поселение имеет положительное сальдо миграции, однако его величина недостаточна для покрытия естественной убыли населения и обеспечения демографического роста территории.

Как следствие демографических изменений на протяжении последних лет: сдвигов в характере рождаемости и смертности и их соотношении, наблюдается трансформация возрастной структуры населения в пользу старших возрастов.

В соответствии с общепринятыми классификациями возрастная структура такого вида считается регрессивной и характеризуется высоким уровнем демографической старости.

Половозрастной состав населения Куйбышевского поселения

Таблица 5

№ п/п	Возрастная структура населения	2010 год	
		чел.	%
1.1	Население моложе трудоспособного возраста, от 0 до 15 лет	408	18,9
1.2	Население в трудоспособном возрасте	1320	61,2
1.3	Население старше трудоспособного возраста	430	19,9
	Итого по поселению:	2158	100,0

Одной из главных задач проекта является определение перспективного оптимального направления развития Куйбышевского сельского поселения на расчетный срок (до 2031 года) и направления их возможного развития за расчетный срок (до 2046 года).

Кроме того, целью данного проекта является необходимость создания с помощью градостроительных средств условий устойчивого комплексного развития населенных пунктов в сложившейся экономической, экологической, историко-культурной ситуации.

Для выполнения этих задач проектом предлагается комплекс мероприятий, направленных на обеспечение благоприятной среды жизнедеятельности и создание условий устойчивого развития населенных пунктов на расчетный срок и долгосрочную перспективу:

- создание рациональной планировочной структуры;
- функциональное зонирование территории, выполненное на основе анализа сложившейся структуры использования земельных ресурсов;
- определение новых проектных и резервных территорий для развития жилой и производственной зон;
- реконструкция общественных центров, а также организация новых общественных подцентров обслуживания;
- реконструкция существующей сети улиц, дорог, создание новых магистралей и организация удобных связей между жилыми зонами, общественными центрами и местами приложения труда;
- организация рекреационных зон;
- обеспечение всей территории населенных пунктов инженерной инфраструктурой и в итоге создание наиболее благоприятных условий труда, быта и отдыха населения.

В результате комплексного анализа современного состояния населенных пунктов и прилегающих к ним территорий можно сделать вывод, что территория Куйбышевского сельского поселения в целом и территории населенных пунктов, характеризуются рядом существенных факторов, ограничивающих возможности для их перспективного пространственного развития, а именно:

Территория поселения ограничена на севере - границей с Канеловским сельским поселением Староминского района. Также восточную часть поселения ограничивает граница Кушевского района. На западе - границей со Староминским и Рассветовским сельскими поселениями Староминского района Краснодарского края, а на юге с Ленинградским районом.

Территорию Куйбышевского сельского поселения Староминского района с севера на юго-восток пересекает водный объект - р.Сосыка.

Через центральную часть поселения и южнее административного центра поселения проходит автодорога регионального или межмуниципального значения ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская II технической категории.

Хутор Восточный Сосык

В результате комплексного анализа современного состояния хутора Восточный Сосык и прилегающих к нему территорий можно сделать вывод, что, несмотря на занимаемое удобное географическое положение с развитыми транспортными связями, окружение населенного пункта характеризуется рядом существенных факторов, ограничивающих территориальные возможности для перспективного развития, а именно:

- северная часть хутора сформировалась на основе береговой линии реки Сосыка;

- с южной стороны проходит автодорога регионального или межмуниципального значения ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская II технической категории.

Анализируя сложившуюся ситуацию территориального развития хутора, можно сделать следующие выводы:

- развитие жилой зоны на расчетный срок возможно преимущественно на свободной территории в южном направлении от хутора;

- развитие жилой зоны на перспективу (резервные территории жилой зоны) целесообразно предусматривать в юго-восточном направлении.

Развитие производственной зоны, как на расчетный срок, так и за расчетным сроком (резервирование территорий), проектом предусмотрено в южном направлении от хутора на территориях, прилегающих к автодороге регионального или межмуниципального значения ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская II технической категории.

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

Хутор Веселый

Планировочная структура слаборазвита ввиду незначительной площади территории хутора и представляет собой свободную структуру, сформировавшуюся на основе береговой линии реки Сосыки и двух улиц.

Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки различной площади.

Так как населенный пункт малочислен, увеличения численности населения на расчетный срок незначительно.

Развитие производственной зоны не предусмотрено.

Хутор Западный Сосык

Планировочная структура слаборазвита ввиду незначительной площади территории хутора и представляет собой свободную структуру, сформировавшуюся на основе береговой линии реки Сосыки.

Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки различной площади.

Так как населенный пункт малочислен, значительного увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается.

Анализируя сложившуюся ситуацию территориального развития хутора, можно сделать следующие выводы:

- развитие жилой зоны на расчетный срок не предусмотрено.
- развитие производственной зоны не предусмотрено.

Хутор Мирный

Планировочная структура слаборазвита ввиду незначительной площади территории хутора и отдаленно напоминает прямоугольную (решетчатую).

Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки различной площади.

Так как населенный пункт малочислен, значительного увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается, поэтому генеральным планом предусматриваются небольшие территории для развития его жилой застройки в северной части.

Анализируя сложившуюся ситуацию территориального развития хутора, можно сделать следующие выводы:

- развитие жилой зоны на расчетный срок предусмотрено в северной части (проектное население на расчетный срок расселяется в сохраняемой индивидуальной застройке, и незначительно на севере, в границах населенного пункта);
- развитие производственной зоны не предусмотрено.

Хутор Набережный

Территория хутора представлена маломерными кварталами жилой усадебной застройки. Планировочная структура - прямоугольная (решетчатая). Территориальное развитие хутора на проектный срок не предусматривается;

- развитие производственной зоны не предусмотрено.

Хутор Сторожи Вторые

Территория хутора представляет собой линейное образование, сформировавшееся на основе береговой линии реки Сосыки.

Жилая застройка представлена одним кварталом индивидуальной жилой застройки.

Так как населенный пункт малочислен, увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается. Развитие производственной зоны не предусмотрено.

Хутор Сторожи Первые

Территория хутора представляет собой вытянутую с севера на юг прямоугольную форму. Планировочная структура - прямоугольная (решетчатая).

Жилая застройка представлена пятью кварталами индивидуальной жилой застройки различной площади.

Так как населенный пункт малочислен, увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается. Развитие производственной зоны предусмотрено на востоке от хутора.

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

Автомобильный транспорт

Староминский район характеризуется развитой сетью автомобильных дорог.

По территории сельского поселения проходит автодорога регионального или межмуниципального значения «ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская» II технической категории и дороги местного значения.

Автомобильная дорога «ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская» обеспечивает выход на автомобильные дороги федерального значения М-4 «Дон» и М-29 «Кавказ», которые оказывают определяющие влияние на развитие дорожного хозяйства как края в целом, так и Староминского района в том числе.

Улично-дорожная сеть

В общем комплексе градостроительных работ большое значение имеют вопросы организации транспортного движения. Вопросы реконструкции транспортно-дорожной сети неотделимы от общей концепции перспективного развития Куйбышевского сельского поселения. Существующая транспортная схема населенных пунктов представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

Проектируемая транспортная схема населенных пунктов является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и нуждается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности

движения, прокладке новых улиц и дорог в проектируемых жилых территориях.

Железнодорожный транспорт

Объекты железнодорожного транспорта на территории Куйбышевского сельского поселения представлены: участком железной дороги Староминская – Ейская – Сосыка – Ростовская.

Развитие транспортной инфраструктуры

К зоне транспортной инфраструктуры в Куйбышевском сельском поселении относятся автомобильные дороги: автодорога регионального или межмуниципального значения ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская II технической категории и дороги местного значения.

На территории придорожной полосы автодороги ст.Староминская - ст.Ленинградская- ст. Павловская II технической категории в юго-восточной части Куйбышевского сельского поселения, предусмотрено размещение объектов придорожного сервиса, а именно- АЗС, при условии согласования с организациями, осуществляющими управление автодорогами.

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

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

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

-поселковая дорога – осуществляет связь населенного пункта с внешней дорогой общей сети, в сложившихся условиях она является частью дороги межмуниципального значения;

-главные улицы – осуществляют связь жилых территорий с общественным центром;

-улицы в жилой застройке:

основная – осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,

второстепенная – осуществляет связь между основными жилыми улицами,

проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Ширина магистральных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 7,0 – 12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-

дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Куйбышевского 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 Куйбышевского 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 Куйбышевского 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 Куйбышевского 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 Куйбышевского

сельского поселения Староминского района

Основной задачей функциональной зоны производственной, инженерной и транспортной инфраструктур является обеспечение жизнедеятельности поселения и размещение производственных, складских, коммунальных, транспортных объектов, сооружений инженерного обеспечения, в соответствии с требованиями технических регламентов.

Проектом предусматривается компактное размещение объектов и составных частей данной функциональной зоны и расположение их вблизи основных автомагистралей на достаточном удалении от жилых и рекреационных территорий.

В составе зон производственной, инженерной и транспортной инфраструктур генеральным планом выделены подзоны:

- зона производственных объектов и объектов агропромышленного комплекса, коммунально-складского назначения и объектов жилищно-коммунального хозяйства;
- зона водозаборных сооружений хозяйственно-бытового водоснабжения;
- зона размещения очистных сооружений;
- резерв территории для размещения производственных, коммунальных объектов и объектов агропромышленного комплекса;
- зона размещения линейных объектов транспортной инфраструктуры;
- зона размещения линейных объектов инженерной инфраструктуры.

Зона коммунально-складского назначения и объектов жилищно-коммунального хозяйства предназначена для размещения коммунальных и складских объектов, объектов жилищно-коммунального хозяйства, объектов транспорта и оптовой торговли. Кроме этого в данной зоне следует размещать предприятия бытового обслуживания населения (прачечные, бани и т.д.).

Зона размещения производственных объектов и объектов агропромышленного комплекса предназначена для размещения производственных и сельскохозяйственных предприятий, складских объектов, иных объектов, обеспечивающих функционирование данных предприятий. Основная направленность производственных объектов – перерабатывающая, пищевая и строительная отрасль. Планируемая категория вредности – II - V класс с ориентировочными размерами санитарно-защитных зон 300-50 м.

С целью наиболее рационального использования земель проектом предложена централизованная организация зон коммунально-складского и производственного назначения и предусмотрены территории для их размещения с учетом требований СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и «НОРМАТИВОВ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ» от 24 июня 2009 г. N 1381-П.

Первоочередными мероприятиями по реализации проектных решений в данном направлении являются:

- ликвидация или репрофилирование предприятий, расположенных в пределах селитебных и рекреационных зон, не отвечающих современным экологическим и эстетическим требованиям к качеству окружающей среды, либо увеличение санитарных разрывов за счет территории таких предприятий;
- модернизация, экологизация и автоматизация производств с целью повышения производительности без увеличения территорий, а также создание благоприятного санитарного и экологического состояния окружающей среды;
- организация санитарно-защитных зон в соответствии с требованиями соответствующих нормативных документов и регламентов.

Зона размещения линейных объектов транспортной и инженерной инфраструктуры представляет собой совокупность территорий, предусмотренных для размещения объектов автомобильного и железнодорожного транспорта.

Развитие инженерного обеспечения на проектируемых территориях планируется путем реконструкции и капитального ремонта существующих систем в сочетании с созданием современной сети инженерных коммуникаций и головных сооружений, вводимых в строй в рамках планируемого строительства и реализации инвестиционных проектов по развитию поселения.

В основу планировочного решения генерального плана положена идея создания современного поселения на основе анализа существующего положения с сохранением и усовершенствованием планировочной структуры в увязке с вновь осваиваемыми территориями с учетом сложившихся природно-ландшафтного окружения и транспортных связей, а также автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

Комплексный градостроительный анализ территорий с точки зрения инженерно-геологических, природно-экологических, санитарно-гигиенических факторов и условий позволил выявить на территории населенных пунктов и за их границами ряд площадок, пригодных для освоения.

Генеральным планом градостроительного развития поселения предложены следующие решения:

- функциональное зонирование территории, с компактной селитебной зоной и упорядоченной производственной зоной;
 - максимальное использование внутренних территориальных резервов для нового строительства;
 - создание зон отдыха;
 - приоритетность экологического подхода при решении планировочных задач и обеспечения экологически безопасного развития территории.
-

Генеральный план содержит проектное функциональное зонирование, направленное на оптимизацию использования территорий населенных пунктов, обеспечение комфортного проживания жителей поселения, создание современной социальной, транспортной и инженерной инфраструктур. Предусмотрено формирование функциональных зон в соответствии с Градостроительным Кодексом РФ – жилых, общественно-деловых, природно-рекреационных, производственно-деловых, транспортных, зон инженерных сооружений, перспективного градостроительного развития, сельскохозяйственного использования и других.

Одной из главных задач нового генерального плана является градостроительный прогноз перспективного направления развития поселения на первую очередь строительства (до 2021 г.), на расчётный срок (до 2031 г.) и направление его возможного развития за расчётный срок (до 2046 г.).

Генеральный план предусматривает поэтапное освоение резервов территории в соответствии с прогнозом численности населения и средней жилищной обеспеченности.

В составе генерального плана рассматривались следующие вопросы:

- прогноз устойчивого развития хутора Восточный Сосык в качестве центра сельского поселения;

- комплексное решение экологических и градостроительных задач.

Основная идея территориального развития состоит в следующем:

- выявление сформировавшегося каркаса поселения - планировочного, транспортного, технического, зелёного;

- проектирование перспективного развития поселения, как органичное развитие сложившегося каркаса, который предусматривает реконструкцию и развитие периферийных зон;

- прогноз жилищного фонда составлен на основе следующих предпосылок:

- обеспечение комфортности проживания населения;

- увеличение обеспеченности жилищным фондом до 23м² на 1 человека существующего населения, обеспечение жилищным фондом прирастающего населения.

При разработке генерального плана поселения намечен ряд мероприятий, суть которых заключается в следующем:

- совершенствование транспортной инфраструктуры;

- совершенствование функционального зонирования населенных пунктов;

- формирование общественных центров;

- формирование подцентров;

- организация зон отдыха;

- проектирование многофункциональной системы зеленых насаждений населенных пунктов;

- реконструкция и благоустройство существующей застройки;

- новое строительство;

- развитие производственной зоны.

х. Восточный Сосык

Проектом предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

На расчетный срок проектом предусматривается создание в южной части хутора жилых кварталов с сетью объектов обслуживания, имеющих удобные связи с общественным центром хутора.

Резервные территории жилой зоны расположены на юго-востоке хутора. Территории жилой застройки проектируемой на расчетный срок (поэтапное освоение территорий) размещаются вдоль южной части населенного пункта и фрагментарно в центральной части.

Проектом определено размещение производственной зоны хутора в юго-западной части хутора.

Типы производственных зон устанавливаются в зависимости от предусматриваемых видов использования, ограничений на использование территорий и характера застройки каждой конкретной зоны.

В общественном центре проектируются объекты обслуживания необходимые для минимального обеспечения комфортной среды жизнедеятельности населения хутора, обеспечивающими комплекс услуг для современного населенного пункта.

х. Веселый расположен в северо-западной части Куйбышевского сельского поселения и находится южнее х. Восточный Сосык.

Производственная зона хутора находится на юге населенного пункта и представлена производствами агропромышленного комплекса.

х. Западный Сосык расположен в западной части Куйбышевского сельского поселения. Населенный пункт представляет собой жилую зону в виде индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками.

Предусматривается строительство объектов торгового назначения: магазин смешанных товаров.

х. Мирный расположен в северной части Куйбышевского сельского поселения. Населенный пункт представляет собой жилую зону в виде индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. Предусматривается строительство объектов торгового назначения: магазин смешанных товаров.

Так как населенный пункт малочислен, значительного увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается. В связи с этим развитие жилой зоны на расчетный срок предусмотрено незначительно в северной части хутора.

Производственная зона хутора находится на востоке от населенного пункта и представлена производствами агропромышленного комплекса.

х. Набережный расположен в северной части Куйбышевского сельского поселения. Населенный пункт представляет собой жилую зону в виде индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. Действующее кладбище находится в юго-восточной части хутора.

х. Сторожи Первые расположен в центральной части Куйбышевского сельского поселения. Населенный пункт представляет собой простую планировочную структуру в прямоугольного образования индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками.

Производственная зона хутора находится на востоке от населенного пункта и представлена производством агропромышленного комплекса.

х. Сторожи Вторые расположен в северо-западной части Куйбышевского сельского поселения. Населенный пункт представляет собой простую линейную планировочную структуру в виде жилого образования индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. Существующее сельское кладбище к востоку от хутора, требует расширения и генеральным планом предлагается к увеличению.

На землях населенных пунктов Куйбышевского сельского поселения обозначены территории, предлагаемые настоящим проектом к освоению по мере необходимости под жилую застройку. Резервные территории жилой застройки представлены исключительно индивидуальным жилым фондом с приусадебными участками с предельными размерами, устанавливаемыми администрацией сельского поселения.

К жилой застройке, попадающей в зоны различных планировочных ограничений, предъявляются особые требования по ее использованию: речь идет о водоохраной зоне, охранной зоне источников водоснабжения, зоне временной охраны памятников историко-культурного наследия, санитарно-защитных зон.

Проектом предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

Совершенствование транспортной инфраструктуры населенных пунктов заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и «НОРМАТИВАМИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ» от 24 июня 2009 г. N 1381-П.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Куйбышевского сельского поселения Староминского района

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

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Куйбышевского сельского поселения Староминского 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 Куйбышевского 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 Куйбышевского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Куйбышевского сельского поселения и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Куйбышевского сельского поселения Староминского района».

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

4.1. Прогноз численности населения

Проектная численность постоянного населения территории планирования определена по методу «передвижек возрастов». В процессе расчета существующее население проектируемой территории распределяется на пятилетние возрастные группы, которые последовательно передвигаются через каждые пять лет в следующий (более старший) возрастной интервал с учетом заданных параметров повозрастных коэффициентов смертности, рождаемости и интенсивности миграции. Преимущества метода заключаются в его комплексности: он позволяет одновременно определить численность и структурный состав населения.

Применительно к будущей демографической динамике применялись сценарии, основанные на тенденциях постепенного увеличения повозрастных коэффициентов рождаемости и вероятностей дожития (особенно в группах трудоспособного возраста). Одновременно предполагался умеренный рост показателя миграционного прироста.

Тенденции, закладываемые в демографический прогноз, предполагают:

- увеличение числа деторождений в среднем на 1 женщину репродуктивного возраста до 1,5 ребенка;
 - увеличение средней ожидаемой продолжительности жизни населения до 70,2 лет;
-

- среднегодовое значения показателя миграционного на уровне 4,5 промилле (10-12 человек в год).

Согласно разработанному прогнозу рост численности населения планируется на территории х. Восточный Сосык. Для остальных населенных пунктов перспективная оценка принимается на уровне существующей численности населения (по данным статистического учета на 1 января 2010 года).

Прогнозная оценка численности населения Куйбышевского сельского поселения в разрезе населенных пунктов

Таблица 29

Наименование населенного пункта	Базовый период (2010 год)	Первая очередь (2021 год)	Расчетный срок (2031 год)
1 хутор Восточный Сосык	1178	1220	1300
2 хутор Веселый	242	242	242
3 хутор Западный Сосык	329	329	329
4 хутор Мирный	109	109	109
5 хутор Набережный	19	19	19
6 хутор Сторожи Вторые	115	115	115
7 хутор Сторожи Первые	166	166	166
Итого по поселению	2158	2200	2280

В соответствии с прогнозом численность населения Куйбышевского поселения к сроку реализации первой очереди строительства составит 2200 человек, к расчетному сроку генерального плана – 2280 человек.

Прогноз демографической структуры населения (по возрастному признаку)

Таблица 30

Единица измерения	Возрастные группы населения								
	2010 г			2021 г			2031 г		
	младше трудоспо-собного	трудоспо-собного	старше трудоспо-собного	младше трудоспо-собного	трудоспо-собного	старше трудоспо-собного	младше трудоспо-собного	трудоспо-собного	старше трудоспо-собного
человек	408	1320	430	367	1280	553	350	1357	573
в % от общей численности	18,9	61,2	19,9	16,7	58,2	25,1	15,3	59,5	25,2

Для целей долгосрочного прогнозирования (до 2046 года) демографическая оценка для всего поселения принимается на уровне 2330 человек, в том числе 1350 человек – население х. Восточный Сосык.

Для остальных населенных пунктов (ввиду высокой неопределенности прогнозов долгосрочного развития для территорий малой градостроительной категории) перспективные оценки принимаются на уровне прогнозов к расчетному сроку настоящего проекта (2031 год).

В рамках среднесрочного прогнозирования развитие территории Куйбышевского поселения полагается на имеющихся природных ресурсах, в первую очередь благоприятных для ведения отраслей сельскохозяйственного производства.

Кроме того, сырьевой потенциал территории поселения позволяет дополнительно выделить отрасли специализации, которые имеют благоприятные условия для своего функционирования. К ним относятся добыча и переработка нерудных полезных ископаемых, пищевая промышленность.

Стратегическая задача в аграрном комплексе – наращивание объемов производства продуктов питания и сырья для перерабатывающей промышленности, что требует пропорционального развития как отраслей земледелия, так и животноводства.

Дальнейшее развитие сельского хозяйства должно базироваться на существующих площадях сельскохозяйственных угодий с соблюдением научно-обоснованных систем севооборотов и рациональным использованием земельных ресурсов.

Использование земель сельскохозяйственного назначения связано, прежде всего, с развитием зернового хозяйства, возделыванием технических и кормовых культур; специализацией на промышленном плодоводстве и овощеводстве.

Равноприоритетное значение имеет восстановление и развитие высокопродуктивного животноводства, в особенности его мясных подотраслей.

Дополнительным источником развития территории будет строительство производственных мощностей по переработке получаемой сельскохозяйственной продукции.

Также перспективным направлением в развитии промышленного сектора поселения является организация производства стройматериалов на базе имеющихся месторождений нерудного сырья, преимущественно в рамках малого бизнеса.

Потенциал рекреационной деятельности в поселении возможно реализовать через строительство базы отдыха в парковой зоне х.Веселый.

Реализация указанных мер позволит обеспечить динамичное развитие поселения, диверсифицировать его хозяйственную структуру, наиболее эффективно использовать природно-хозяйственный потенциал.

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 измерения	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						
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д						
2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	Воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	Водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	Железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	Автотранспорт	тонн	н/д						
3. Прогноз развития дорожной сети поселения									
3.1	Протяженность дорожной сети	км	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4
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.	1	1	1	1	1	1	2
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 Куйбышевского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и

пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25

Улицы 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, скотопроезд	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 Куйбышевского сельского поселения:

Основные показатели улично-дорожной сети Куйбышевского сельского поселения

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт	км	16,3	16,3	16,3
2	Гравий	км	6,2	6,2	6,2
3	грунтовые	км	2,2	2,2	2,2

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 Куйбышевского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 2280 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 9, 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 Куйбышевского 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 (O₃)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Куйбышевском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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

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

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

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям

(индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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

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

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

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

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

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

Генеральным планом муниципального образования Куйбышевское 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;

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 Куйбышевского сельского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

Программой поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных

покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (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 Староминского 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 Староминского 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 – 2016-2030 гг;

- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2016-2030 гг;

- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2016-2030 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 Староминский район, бюджета Куйбышевского сельского поселения Староминского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 10663 руб., в том числе по годам:

2017 год – 150 тыс. рублей;

2018 год – 2063 тыс.рублей;

2019 год – 1100тыс.рублей;

2020 год – 1100 тыс.рублей;

2021-2030 годы – 6250 тыс.рублей.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

-

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Куйбышевского сельского поселения Староминского района на 2017-2030 годы										
1	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Куйбышевского 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 Куйбышевского сельского поселения									
1.1.1	-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства;		2016						инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции	Администрация Куйбышевского сельского поселения
2017										
2018			40,0			40,0				
2019			40,0			40,0				
2020			70,0			70,0				
2021-2030			150,0			150,0				

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
									или нового строительства;	
1.1.2	-разработка проекта организации дорожного движения;		2016						-разработка проекта организации дорожного движения;	Администрация Куйбышевского сельского поселения
			2017							
			2018	70,0			70,0			
			2019	10,0			10,0			
			2020	70,0			70,0			
			2021-2030	150,0			1500,0			
			Всего	150,0			150,0			
1.1.3	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров		2016						подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы, строительство тротуара	Администрация Куйбышевского сельского поселения
			2017							
			2018							
			2019							
			2020							
			2021-2030	22000,0			22000,0			
			Всего	22000,0			22000,0			
1.1.4.	Капитальный ремонт,		2016						автомобиль-	Администра-

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2017	150			150		ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам	ция Куйбышевского сельского поселения
			2018	2171	2063		108			
			2019	1155	1100		55			
			2020	1200	1140		60			
			2021-2030	4676	4303		373			
			Всего							
1.2	Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях									
1.2.1	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов		2016	0,0			0,0		снижение дорожно-транспортных происшествий	Администрация Куйбышевского сельского поселения
			2017	0,0			0,0			
			2018	30,0			30,0			
			2019	30,0			30,0			
			2020	70,0			70,0			
			2021-2030							
Всего	130,0				130,0					
1.3	Задача: улучшение транспортного обслуживания населения									
1.3.1	Оборудование остановочных площадок и		2016						создание комфортных	Администрация
			2017	0,0			0,0			

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	установка павильонов для общественного транспорта		2018	100,0			100,0		условий для граждан	Куйбышевского сельского поселения
		2019	100,0			100,0				
		2020	100,0			100,0				
		2021-2030								
		Всего			300,0			300,0		

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

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

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Куйбышевского 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 Куйбышевского 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 Куйбышевского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Куйбышевского сельского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Куйбышевского сельского поселения на период 2016-2030 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

Территория Куйбышевского сельского поселения

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	этапы реализации	
			1 очередь	расчетный срок
Транспортная инфраструктура				
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	1,0	2.3
2	Станция технического обслуживания	ед.	1	0
3	Автомойка	ед.	1	1

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных

дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 7.

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2030
1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.		6,0	11,3	0,6	1,0	3,0
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%.	-	-	-	-	-	-
3)	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0

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

Таблица 8.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
Население				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	2130	2280
Транспортная инфраструктура				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	-	-

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	24,4	25,0
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	16,3	16,5
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	280	280
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	0	0

Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Куйбышевского сельского поселения Староминского 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 Куйбышевского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

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

-правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня,

способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

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

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

Глава Куйбышевского
сельского поселения
