

**ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры
на территории муниципального образования
Славянское городское поселение Славянского района
Краснодарского края на 2017-2027 годы**

УТВЕРЖДЕНА
решением Совета Славянского
городского поселения Славянского
района от _____ № ____

**ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры
на территории муниципального образования Славянское
городское поселение Славянского района
Краснодарского края на 2017-2027 годы**

СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт.....	5
Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	8
1.1 Анализ положения Славянского городского поселения Славянского района в структуре пространственной организации Краснодарского края.....	8
1.2 Социально-экономическая характеристика Славянского городского поселения Славянского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.....	9
1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	10
1.4. Характеристика сети дорог Славянского городского поселения Славянского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог.....	12
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	17
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	18
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	18
1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.....	18
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения	19
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	20
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Славянского городского поселения Славянского района.....	20
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Славянского городского поселения Славянского района.....	21
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	22
Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Славянского городского поселения Славянского района.....	23

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.....	23
2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.....	25
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	28
2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.....	28
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	33
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	33
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	33
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.....	35
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).....	36
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	36
4.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.....	38
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	39
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств.....	39
4.5. Мероприятия по развитию сети дорог поселения.....	40
Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	42
Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	47
Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Славянского городского поселения Славянского района.....	49

ПАСПОРТ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ
«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Славянское городское поселение Славянского района Краснодарского края на 2017-2027 годы»

Наименование программы	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Славянское городское поселение Славянского района Краснодарского края на 2017-2027 годы
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»; -Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; -Генеральный план Славянского городского поселения Славянского района Краснодарского края; -Устав Славянского городского поселения Славянского района
Заказчик программы	Администрация Славянского городского поселения Славянского района Юридический и почтовый адрес: 353560, Краснодарский край, г. Славянск-на-Кубани, ул. Красная, д. 22
Разработчик программы	ООО «Градпроект» Юридический и почтовый адрес: 353560, Краснодарский край, Славянский район, г. Славянск-на-Кубани, ул. Дзержинского, дом 356.
Цель программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Славянского городского 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 Славянского городского поселения; 2.Сокращение количества лиц, погибших в результате

	<p>дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>3.Улучшение транспортного обслуживания населения</p>
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <ul style="list-style-type: none"> -доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 0 %; -доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств; - протяженность линий общественного пассажирского транспорта 220 км; - оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта - 21 шт.; - протяженность улично-дорожной сети – 292 км; - из общей протяженности улицы с капитальным типом покрытия – 148 км; - протяженность тротуаров – 163 км; - из общей протяженности тротуары с капитальным типом покрытия – 125 км; - количество объектов придорожного сервиса -36 комплексов.
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации Программы 2017-2027 годы, в 2 этапа:</p> <p>1 этап – с 2017 по 2021 годы</p> <p>2 этап – с 2022 по 2027 годы</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<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-изыскательские работы; -размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов; -оборудование остановочных площадок и установка

павильонов для общественного транспорта;
-создание инфраструктуры автосервиса

**Объемы и
источники
финансирования
Программы**

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2029 годов составляет **1913465,7** тыс. руб., в том числе по годам:
2017 год – 63038,7 тыс. рублей;
2018 год – 166077 тыс. рублей;
2019 год – 271085 тыс. рублей;
2020 год – 277295 тыс. рублей;
2021 год – 297305 тыс. рублей;
2022-2029 – 845665 тыс. рублей.

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета и бюджета Славянского городского поселения Славянского района и внебюджетных источников.

**Ожидаемые
результаты
реализации
Программы**

Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Славянского городского поселения Славянского района

**Система
контроля за
исполнением
Программы**

Совет депутатов Славянского городского поселения Славянского района.

**Основные
исполнители
Программы**

-администрация муниципального образования Славянский район (в рамках своих полномочий);
-администрация Славянского городского поселения Славянского 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 Славянского городского поселения Славянского района в структуре пространственной организации Краснодарского края

Муниципальное образование Славянское городское поселение расположено в удобном физико-географическом положении. Его территория тесно связана со многими населенными пунктами края шоссейными дорогами регионального значения: Темрюк-Краснодар-Кропоткин, г. Славянск – г. Крымск и др.

Город Славянск-на-Кубани, являющийся административным центром муниципального образования Славянский район и муниципального образования Славянское городское поселение, расположен в юго-восточной части района, в дельте р. Кубань, на р. Протока (рукав Кубани), в 78 км к западу от Краснодара.

Через город Славянск-на-Кубани (по юго-восточной окраине) проходит железнодорожная магистраль внутриэкономического значения Крымск-Тимашевск со станцией Протока, дающая выход к промышленным центрам Ростов-на-Дону, Краснодар и Новороссийск. Транспортный терминал железнодорожной станции Протока позволяет перерабатывать любые грузы, перевозимые по железной дороге. Расстояние до ближайшего аэропорта 80 км (г. Краснодар), до ближайших морских портов - 50 км (г. Темрюк) и 90 км (г. Новороссийск).

Славянское городское поселение находится в юго-восточной части муниципального образования Славянский район и граничит:

- на севере – с Прибрежным сельским поселением;
- на юге – с Маевским сельским поселением;
- на западе – с Прикубанским сельским поселением;
- на востоке – с Красноармейским районом Краснодарского края.

В состав Славянского городского поселения входит один населенный пункт - город Славянск-на-Кубани с численностью населения 64 100 человек.

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

Численность населения Славянского городского поселения на 2005 год составляла 64100 человек. Численность населения, занятого в экономике – 23800 человек.

Количество предприятий на территории Славянского городского поселения – 1031 единица, в том числе по основным видам деятельности:

промышленное производство – 165;
сельское хозяйство – 21;
транспорт и связь – 60;
строительство – 125;
розничная, оптовая торговля и общественное питание – 315;
прочие – 345.

Количество предпринимателей (без образования юридического лица) – 3282.

Промышленность Славянского городского поселения представлена в основном предприятиями, перерабатывающими сельскохозяйственную продукцию. Свою деятельность в 2007 году осуществляли 14 промышленных предприятий, отнесенных к кругу крупных и средних.

Общий объем отгруженных товаров собственного производства по крупным и средним промышленным предприятиям за январь-май 2007 года составил 1161 млн.руб., что больше соответствующего периода прошлого года на 29,7% или на 265,5 млн. руб. Обрабатывающими производствами объем отгруженной продукции по сравнению с аналогичным периодом 2006 года увеличен на 33,4%.

Увеличение объемов отгрузки в основном обеспечено за счет производства неметаллических минеральных продуктов - производства кирпича, железобетона. Более чем в 2 раза увеличены объемы отгрузки в ОАО «Славянский кирпич» (увеличился ассортимент и количество кирпича в связи с вводом нового цеха по производству светлого кирпича).

Основную долю (свыше 50%) в производстве пищевых продуктов в муниципальном образовании составляет переработка риса, которой занимается ОАО «Славянский комбинат хлебопродуктов» и несколько малых рисоперерабатывающих предприятий. За пять месяцев 2007 года ОАО «Славянский комбинат хлебопродуктов» отгрузил продукции на сумму 284,9 млн. рублей, что выше уровня предыдущего года на 31,4%.

ЗАО райпищекомбинат «Славянский» отгрузил за 5 месяцев 2007 года продукции на сумму более 77 млн. руб. против 2,9 млн. руб. соответствующего периода прошлого года. Вин виноградных произведено в количестве 415,9 тыс.дкл, что в 6 раз больше, чем в аналогичном периоде 2006 года.

Перспективы развития города Славянска-на-Кубани связаны с административно-управленческим, хозяйственным и культурно-бытовым

обслуживанием крупного муниципального образования Славянский район общей площадью 219858 га, с численностью населения 131,49 тыс. человек, центром которого он является.

г. Славянск-на-Кубани уже в настоящее время обладает достаточным для малого города производственным потенциалом, основу которого составляют нефтегазодобывающая промышленность также пищевая и перерабатывающая отрасль. При условии роста объемов производства продукции сельского хозяйства, прилегающего к городу района, возможно дальнейшее развитие и реструктуризация смежных производств промышленности – предприятий переработки, электроэнергетики, легкой и медицинской промышленности.

Большое значение для социально-экономического развития города имеют внешние транспортные связи:

- Автомобильная дорога II технической категории Темрюк – Краснодар – Кропоткин и автомобильная дорога II технической категории Тимашевск – Славянск-на- Кубани – Крымск связывает город с другими населенными пунктами края и способствует дальнейшему росту грузоперевозок.
- Развитие железнодорожной станции Протока с организацией прирельсовых погрузочно-разгрузочных фронтов, сортировочных парков и путевого хозяйства.
- Восстановление судоходства по реке Протока со строительством и реконструкцией речного причала.

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

Важную роль в формировании транспортного узла г. Славянск-на-Кубани играет особое геополитическое значение всего Краснодарского края, который являясь приграничным, обеспечивает выход Российской Федерации к Черноморскому и Азовскому бассейнам.

Особенности хозяйственного комплекса Славянского района, отраслевая и региональная структура производства, место района в краевом разделении труда и географическое положение сформировало транспортный узел.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожная станция Протока в г. Славянск-на-Кубани расположена на железнодорожном участке, соединяющем г. Тимашевск – Славянск-на-Кубани – Крымск. Это направление обеспечивает пропуск грузовых и пассажирских поездов на Новороссийск, Анапу и выход на все основные железнодорожные направления края, что обеспечивает связь с центральными районами страны, а также выход, как к Черному, так и Азовскому морям.

Здания (сооружения) и устройства железнодорожного транспорта на территории г. Славянск-на-Кубани включают железнодорожные линии общего пользования с расположенными на них разъездами, а также линиями не общего

пользования (подъездные пути промышленных предприятий, складов, баз и т.д.), вокзальный комплекс, предприятия СК ЖД.

В настоящее время проводятся работы по прокладке вторых путей на железнодорожном участке Тимашевская-Протока-Крымская, с соответствующим путевым развитием станций участка и строительством накопительной станции «9 километр» под Крымской. Железнодорожное направление Тимашевская-Протока-Крымская будет обеспечивать пропуск возрастающих грузопотоков в морские порты Таманского полуострова и морской порт Новороссийск.

Речной транспорт

г. Славянск-на-Кубани расположен на р. Протока.

Главная водная артерия края – р. Кубань, которая в настоящее время судоходна от города Усть-Лабинска до устья, протекает в 8 – 12 км от г.Славянск-на-Кубани. Пристань Славянск обеспечивает потребность города в речных перевозках.

В структуре перевозок преобладают минеральные строительные материалы. Снижение объема перевозок пассажиров произошло в связи с отменой рейсов из-за снижения спроса населения в связи с высокой стоимостью проезда. При изменении экономической ситуации водный транспорт способен играть важную роль в обеспечении перевозок как грузов, так и населения.

Автомобильный транспорт

В Славянском транспортном узле пересекаются автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения Краснодарского края:

- г.Темрюк –г. Краснодар – г.Кропоткин;
- г.Славянск-на-Кубани – г.Крымск;
- Подъезд к г. Славянск-на-Кубани;
- г.Славянск-на-Кубани – ст-ца Петровская – п.Целинный – с.Ачуево;
- г.Славянск-на-Кубани – х.Прикубанский.

Давая общую оценку технического состояния региональных автомобильных дорог Славянского транспортного узла, следует отметить, что все дороги имеют твердое покрытие, то есть решена задача обеспечения круглогодичного проезда всех видов автомобильного транспорта.

Одна из главных региональных автомобильных дорог «Темрюк – Краснодар – Кропоткин», проходящая через г. Славянск-на-Кубани в широтном направлении, более всего соответствует базовому развитию транспортного маршрута всего южного округа. К этому же транспортному маршруту относится и автомобильная дорога «Тимашевск – Славянск-на-Кубани – Крымск».

Направление маршрута юг – север обеспечивается автомобильными дорогами «Славянск-на-Кубани – Петровская – Целинный – Ачуево» и «Славянск-на-Кубани – Крымск».

1.4. Характеристика сети дорог Славянского городского поселения Славянского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Существующая сеть автомобильных дорог Славянского городского поселения обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями, а также между населенными пунктами Славянского района и производственными и сельскохозяйственными предприятиями.

- Основными транспортными артериями сельского поселения являются автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения:
г.Темрюк –г. Краснодар – г.Кропоткин;
- г.Славянск-на-Кубани – г.Крымск;
- Подъезд к г. Славянск-на-Кубани;
- г.Славянск-на-Кубани – ст-ца Петровская – п.Целинный – с.Ачуево;
- г.Славянск-на-Кубани – х.Прикубанский.

В настоящее время автомобильные дороги межмуниципального значения находятся на балансе ГКУ КК «Краснодаравтодор».

Загруженность автомобильных дорог межмуниципального значения представлена в таблице1.

Среднегодовая суточная интенсивность и состав транспортного потока на сети автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 1

Существующая транспортная схема г. Славянска-на-Кубани 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. Протяженность улично-дорожной сети г. Славянска-на-Кубани составляет 252 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 98 км. Протяженность тротуаров 115 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием – 75 км.

В г. Славянске-на-Кубани генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Улично-дорожная сеть проектировалась в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Проектом предлагается развитие уличной сети города, основной на сохранении существующей прямоугольной сетки улиц и дифференциации магистральных улиц по их значению с учетом резко возрастающей автомобилизации.

В широтном направлении проходят общегородские магистрали:

- ул. им. Ковтюха;
- ул. Красная;
- ул. Юных Коммунаров;
- ул. Кубанская;
- ул. Дружбы народов;
- ул. Строительная.

В меридиальном направлении проходят общегородские магистрали:

- ул. Школьная;
- ул. Пролетарская.

Основные улицы районного значения: ул. Краснодарская, ул. им. Щорса; ул. Партизанская, ул. Октябрьская, ул. Запорожская; участок улицы Красной, ул. им. Островского, ул. Вокзальная.

Общегородские магистрали обеспечивают связь между жилыми районами города и основными местами приложения труда и предназначены для пропуска легкового автотранспорта, маршрутов автобуса и на некоторых участках грузового обслуживающего транспорта.

Все магистральные улицы общегородского значения имеют выход на внешние автомобильные дороги.

Ширина существующих магистралей в красных линиях 25,0 – 40,0 м, ширина проезжей части 12,0 – 15,0 м.

Важной проблемой транспортной отрасли является существенная задержка автотранспорта на железнодорожном переезде г.Славянск-на-Кубани – п.Кубрис. На единственно возможном пути, связывающим г.Славянск-н/К. и п.Кубрис, расположен железнодорожный переезд «41 км станции «Протока». Пассажиропоток здесь в зимнее время составляет около 21 000 единиц транспорта в сутки, а в летнее время возрастает до 32 000 единиц в сутки. На данный момент предприятие ОАО «РЖД» ведет строительство второй ветки железной дороги, что значительно приостановит движение автотранспорта через железнодорожный переезд.

При реконструкции существующих магистралей предусматривается их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжей части улиц перед перекрестками. Это позволит при сравнительно небольших затратах добиться увеличения пропускной способности на 10-15%.

Сложившаяся система магистральных улиц города, а также уже решенная задача обхода города не в состоянии вместить весь поток автомобильного транспорта, происходит снижение скорости движения, возрастают шумовое и химическое загрязнение окружающей среды, растет аварийность.

С ростом численности населения города и его территории предусмотрено и увеличение транспортной работы.

Улично-дорожная сеть на проектируемых территориях жилой застройки предусмотрена с учетом существующей прямоугольной сетки улиц.

Так как возможность развития территории города ограничена с востока рекой, то основная территория жилой застройки определена в юго-западном направлении, а территория промышленной зоны – в южном направлении и существующая обездная дорога практически входит в городскую черту. Дальнейшее развитие территории жилой застройки, проектируемой за расчетный срок, диктует перенос направления обездной дороги за границу городской черты.

Магистральные улицы общегородского и районного значения в проектируемых жилых районах предусмотрены как продолжение существующих.

В производственной зоне для обеспечения связи районов города, разделенных железной дорогой, предусмотрено строительство путепровода через железную дорогу.

Общегородские и районные магистрали в новых проектируемых жилых и производственных районах обозначены условно, без названий.

Для улучшения обслуживания населения проектом предлагается реконструкция автобусных остановок, находящихся в неудовлетворительном состоянии, а также строительство новых автобусных остановок с автопавильонами.



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

Оценка существующего состояния автомобильного транспорта приведена по данным Краснодарского краевого комитета государственной статистики и районным справкам.

Динамика численности автомобильного парка Славянского района, изменение структуры парка с 2001 года по 2007 год характеризуются данными, приведенными в таблице 2.

Наличие автотранспортных средств

Таблица 2

Наименование	Наличие автотранспортных средств, автомобилей в процентах к итогу							
	2001г.				2007г.			
	всего	в том числе:			всего	в том числе:		
		груз.	легк.	автоб.		груз.	легк.	автоб.
По Славянскому району	28221 100	3471 12,3	24161 85,6	589 2,1	32275 100	3922 12,1	27614 85,6	739 2,3

Из приведенных в таблице данных следует, что среднегодовые темпы изменения численности автопарка Славянского района имеют равнозначную тенденцию.

Темпы роста численности автопарка в среднем за рассматриваемый период определены:

- в среднем по общей численности - 4,4%,
- по парку грузовых автомобилей - 3,9%,
- легковых автомобилей - 4,6%,
- автобусов - 4,2%.

Рост общей численности автопарка обеспечивался, в общей степени, за счет значительного роста численности легковых автомобилей. Однако при этом наблюдался и рост парка грузовых автомобилей и в малой степени автобусов, вследствие чего структура автопарка по видам автомобилей в течение рассматриваемого периода оставалась достаточно стабильной.

Легковыми автомобилями в городе владеет около 40% населения, что уже сейчас составляет уровень автомобилизации на 1000 человек около 400 автомобилей. Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

На территории малоэтажной многоквартирной жилой застройки расположены индивидуальные гаражи блочного типа.

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 промышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков и гаражах-боксах.

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 общественного пассажирского транспорта города является маршрутное такси.

Большинство трудовых передвижений в поселении находится на личный автотранспорт, ведомственный транспорт и пешеходные сообщения.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение происходит по тротуарам. Общая протяженность тротуаров в городе 115 км. В большинстве своем все улицы (за исключением центральной части города) имеют тротуары только с одной стороны. Тротуары с твердым покрытием составляют 75 км (65%).

Велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием велосипедных дорожек, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах города.

1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

Анализ интенсивности движения транспортных средств показывает, что за последние годы она стабильно растет. Рост интенсивности движения можно объяснить подъемом экономики, большим объемом перевозок грузов из стран Ближнего Востока и Черноморского бассейна.

Следует отметить, что произошли резкие изменения в составе движения. Резко возросла доля пассажирского транспорта - до 63-73%. Доля грузовых автомобилей уменьшилась до 18-35%, но за счет резкого

увеличения в потоке доли автомобилей большой грузоподъемности произошло увеличение средней грузоподъемности по дорогам края.

Несмотря на организацию обездной дороги Краснодар-Темрюк транспортный поток, проходящий через центр города, составляет более 800 машин в час и неблагоприятно воздействует на условия проживания населения в связи с повышенным уровнем шума и загрязнения атмосферного воздуха.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Славянского городского поселения.

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 Славянского городского 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 относятся 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 являются 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 Славянского городского поселения Славянского района

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

- технические параметры ряда автомобильных дорог и уровень технического оснащения не соответствует перспективным размерам транспортных потоков, что приведет к перегрузке дорог, особенно в период летних «пиковых» нагрузок;
- пересечение с железнодорожными путями выполнены в одном уровне;
- мостовые сооружения и дорожная одежда не соответствует современным нагрузкам и требуется их усиление;
- проход транзитного транспорта через город.

Дальнейшее развитие автодорожной сети связано с конкретными производственными потребностями существующих, реконструируемых и проектируемых промышленных и сельскохозяйственных предприятий поселения, а также с потребностями развития селитебных территорий.

Генеральным планом муниципального образования Славянское городское 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:

- приведение технического уровня существующих региональных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
- устройства транспортных развязок в разных уровнях;
- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- организация безопасных пешеходных переходов;
- строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;
- модернизация автомобильных дорог межмуниципального значения.

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

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на общегородские магистрали, основные улицы районного значения, второстепенные улицы и проезды. Ширина существующих магистралей в красных линиях 25,0 – 40,0 м, ширина проезжей части 12,0 – 15,0 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены вдоль проектируемой обеездной дороги.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Славянского городского поселения Славянского района

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

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Славянского городского поселения Славянского 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 аварийных участков.

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 городских автомобильных дорог общего пользования Славянского городского 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.

Расходование муниципального дорожного фонда Славянского городского поселения Славянского района за 2015-2017 годы (тыс. руб.):

Таблица 3

Наименование показателя	2015	2016	2017
Содержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них	31540,2	40481,3	39999,0
Муниципальная программа «Развитие сети автомобильных дорог»	15093,2	12995,7	3000,0
Муниципальная программа «Доступная среда»	821,7	410,2	239,7
Итого	47455,1	53887,2	43238,7

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Славянского городского 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 Славянского городского поселения от 30 октября 2013 года № 3 «О создании муниципального дорожного фонда Славянского городского поселения Славянского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Славянского городского поселения Славянского района».

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Для современной демографической ситуации г.Славянска-на-Кубани характерны общероссийские тенденции: сокращение численности населения, низкая рождаемость и высокий уровень смертности.

Тем не менее, демографическая ситуация в г.Славянске-на-Кубани, как и в большинстве городов и районов Краснодарского края в сравнении с другими территориями РФ относительно благополучна.

По важнейшим демографическим показателям и характеристикам (численности и плотности населения, средней и ожидаемой продолжительности жизни, уровню младенческой смертности и др.) территория Славянского района имеет относительно высокий

демографический потенциал, что является одной из важнейших предпосылок устойчивого развития и инвестиционной привлекательности.

По состоянию на 01.01.2007 года численность населения города Славянска-на-Кубани составляла 64 100 человек.

Перспективная численность населения г.Славянска-на-Кубани на 2027 г. составляет 72 000 человек.

Город Славянск-на-Кубани является административным, культурным и промышленно-производственным центром муниципального образования Славянский район. На его территории сосредоточено подавляющее большинство промышленных предприятий района. Наиболее крупными и значимыми для экономики города и района в целом являются такие промышленные предприятия, как ОАО «Славянский комбинат хлебопродуктов», ОАО «Славянский консервный завод», ОАО «Славянский хлебозавод», ОАО Маслосырзавод «Славянский», ОАО швейная фабрика «Славянская» и др.

В перспективном периоде осуществляется реструктуризация промышленного комплекса и определение в его отраслевой структуре доминирующих функций предприятиям перерабатывающей отрасли и промышленности строительных материалов.

К приоритетным направлениям стратегического развития города относятся сферы хозяйства, связанные с повышением устойчивости местной экономики, а именно, бюджетообразующие производства. Укрепление местного бюджета, в свою очередь, позволит приступить к решению комплекса социально-экономических проблем территории.

В нынешних условиях предприятия пищевой промышленности являются наиболее прибыльными. Учитывая широкий спектр производства продуктов питания, конкурентоспособность данного сектора экономики является достаточно высокой. В то же время общее положение сельхозтоваропроизводителей остается достаточно сложным, несмотря на увеличение объемов производства сельскохозяйственной продукции за три последних года. Неразвитость интеграционных связей сельскохозяйственного производства и переработки приводит к снижению эффективности аграрного сектора и, как следствие, благосостояния сельских жителей.

В настоящее время структура экономики не позволяет в полной мере обеспечить высокие темпы роста. Основной объем отгруженной продукции приходится на предприятия торговли (28%), сельскохозяйственные предприятия (25%), обрабатывающие производства (18%). Причиной такого распределения объемов отгрузки послужило банкротство крупных промышленных и сельскохозяйственных предприятий (птицефабрика «Славянская», ОАО «Мясоптицекомбинат Славянский», ОАО «Славянский рыбозавод», ЗАО механический завод «Славянский», ЗАО «Славянское»).

Ведущими направлениями развития экономики г.Славянска-на Кубани являются:

- анализ экономической эффективности действующих производств пищевой промышленности и обоснование расширения ассортимента производимой продукции на базе местного сырья;
- обновление основных фондов и внедрение современной техники и прогрессивных технологий;
- считать приоритетными инвестиционные проекты, отвечающие следующим требованиям: опора на местную ресурсную базу, невысокая энергоемкость при малых капиталовложениях в проекты;
- стимулирование инвестиционных проектов в промышленные, строительные и транспортные предприятия, выпускающие конкурентоспособную продукцию и предоставляющие услуги;
- создание благоприятных условий для развития малого и среднего предпринимательства путем сокращения административных барьеров;
- осуществление миграционной политики, направленной на привлечение трудоспособного населения в Славянский район;
- создание рыночной инфраструктуры, повышение конкурентоспособности продукции, расширение рынков сбыта, развитие предприятий переработки.

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), 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.

В общем комплексе градостроительных работ большое значение имеют вопросы городского транспорта.

В настоящее время население города обслуживается автобусными маршрутами.

Средняя эксплуатационная скорость общественного транспорта составляет от 20 до 30 км/час.

Определение предполагаемого количества передвижений.

Все население города делится на три группы:

Первая группа – градообразующие и градо обслуживающие кадры (60,66%).

Вторая группа – учащиеся дневных общеобразовательных учреждений (10,10%).

Третья группа – несамодеятельное население (29,24%).

Количество населения на расчетный срок по группам.

Таблица 4

Группа населения	Количество населения, человек
1. Градообразующие и градо обслуживающие кадры	43680
2. Учащиеся дневных общеобразовательных учреждений	7270
3. Несамодеятельное население	21050
ИТОГО:	72000

Средние передвижения в год.

Таблица 5

Группа населения	Число передвижений в год		
	Трудовые	Деловые	Культурно-бытовые
1. Градообразующие и градообслуживающие кадры	550x0,65	55x0,9	400x0,40
2. Учащиеся дневных государственных общеобразовательных учреждений	480x0,40	-	700x0,15
3. Несамодеятельное население	-	-	350x0,15

Количество передвижений в действительности будет меньше, чем по нормам, так как часть населения не будет пользоваться транспортом. Для определения транспортной подвижности населения введен коэффициент пользования транспортом, зависящий от расстояния мест работы, от места проживания, возраста проживающих и других факторов.

Количество передвижений в год составляет на перспективу:

- трудовые

$$550 \times 0,65 \times 43680 + 480 \times 0,40 \times 7270 = 15615600 + 1395840 = 17011440$$

поездок;

- деловые

$$55 \times 0,9 \times 43680 = 2162160 \text{ передвижений};$$

- культурно-бытовые

$$400 \times 0,40 \times 43680 + 700 \times 0,15 \times 7270 + 350 \times 0,15 \times 21050 = 6988800 + 763350 + 1105125 = 8857275 \text{ передвижений}.$$

Итого количество передвижений по городу составляет - 28030875 в год.

Средняя подвижность населения на 1 жителя города составляет

$$\Pi_{cp} = 28030875 / 72000 = 390 \text{ поездок.}$$

Ориентировочный объем перевозок и работа транспорта определены из следующих условий:

- годовая транспортная подвижность – 390 поездки на 1 жителя;
- население города на перспективу составляет 72000 человек;
- средняя дальность полной поездки – 2,4 км;
- 30% поездок совершаются индивидуальным транспортом.

В качестве пассажирского массового транспорта в городе и на перспективу остается автобус и маршрутное такси.

Проектом предусмотрено развитие автобусных маршрутов в связи с расширением селитебных территорий и некоторым увеличением дальности поездок и подвижности населения.

Объем перевозок автобусами по городу составляет –
 $((390/365) \times 0,7 \times 72000) = 53,28$ тысяч пассажиров в сутки.

Работа транспорта составляет –

$53,28 \times 2,4 = 127,87$ тысяч пассажиро/км/сутки

Потребный подвижной состав для обслуживания городских перевозок на проектный срок, при ориентировочной среднегодовой производительности расчетного автобуса ПАЗ – 965 тысяч пассажиро/км составляет ориентированно 48 единиц без учета пригородных поездок.

С развитием пригородных поездок и учетом обслуживания сезонного населения это количество должно быть доведено до 54 единиц.

Кроме этого, в городе получит дальнейшее развитие система маршрутных такси, регулируемая частным предпринимательством и администрацией города.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием судоходства на реке Протока.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в транспортной инфраструктуре города. По железной дороге прибывают продовольственные и промышленные товары для населения, значительный объем строительных материалов. Железнодорожным транспортом отправляется продукция, произведенная на предприятиях города.

В ближайшее десятилетие будет продолжаться переориентация с железнодорожного на автомобильный транспорт малопартийных грузов, но в рассматриваемой системе железнодорожный транспорт будет по-прежнему играть важную роль.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Славянского городского 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. Степень износа составляет 33%.

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.

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет 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 городского поселения проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

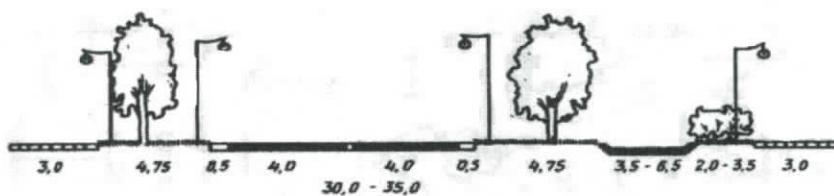
Программой даются предложения по формированию магистральной улично-дорожной сети в соответствие с нормативами.

Типовые поперечные профили проектируемых
магистральных улиц районного значения

a) транспортно-пешеходные

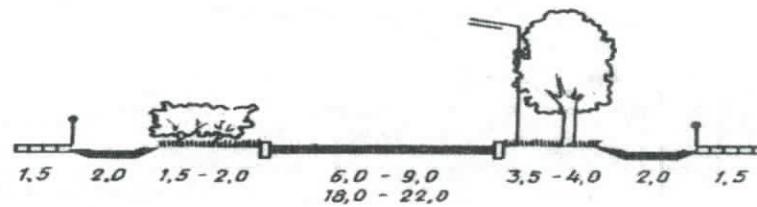


b) пешеходно-транспортные

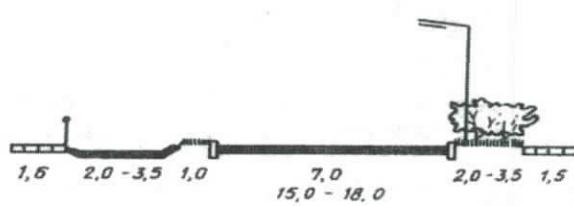


Типовые поперечные профили проектируемых
улиц и дорог местного значения и проездов

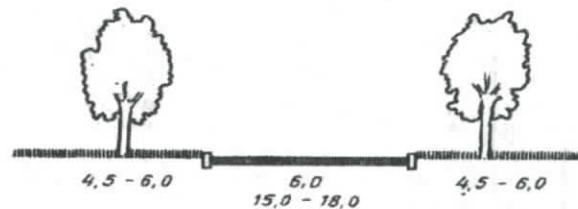
а) улицы в жилой застройке



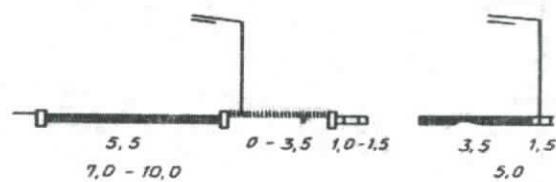
б) улицы промышленных и коммунальных зон



в) парковые дороги



г) проезды



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

Параметры уличной сети в пределах городского поселения

Таблица 6

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, о/oo	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные улицы: общегородского значения:						
регулируемого движения	80	3,50	4 – 8	400	50	3,0
районного значения: транспортно-пешеходные	70	3,50	2 – 4	250	60	2,25
пешеходно-транспортные	50	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:						
улицы в жилой застройке	40	3,00	2 – 3 <*>	90	70	1,5
улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов	30	3,00	2	50	80	1,5
парковые дороги	50	3,50	2 – 4	90	60	1,5
парковые дороги	40	3,50	2 – 4	90	60	1,5
Проезды:						
основные	40	2,75	2	50	70	1,0
второстепенные	30	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:						
основные	-	1,00	По расчету	-	40	По проекту
второстепенные	-	0,75	То же	-	60	То же
Велосипедные дорожки:						
обособленные	20	1,50	1 – 2	30	40	-
изолированные	30	1,50	2 – 4	50	30	-

<*> С учетом использования одной полосы для стоянок легковых автомобилей.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами городского 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 города, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 7 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Прогноз развития дорожной сети городского поселения

Таблица 7

№ п/п	Показатели	Ед. измер ения	2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2027
1	Протяженность дорожной сети регионального и муниципального значения, в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	21,1	21,1	21,1	21,1	28,1	28,1
		км	21,1	21,1	21,1	21,1	28,1	28,1
2	Количество транспортных развязок в разных уровнях	Ед.	0	1	1	1	1	3
3	Количество остановочных площадок для общественного транспорта с павильонами	шт.	115	117	119	121	124	124
4	Протяженность улично-дорожной сети в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	252	252	252	257	262	292
		км	98,0	103,0	108,0	113,0	118,0	148,0

5	Протяженность тротуаров, в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	115,0	118,0	123,0	128,0	133,0	163,0
		км	75,0	80,0	85,0	90,0	95,0	125,0

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.

Легковыми автомобилями в городе владеет около 40% населения, что уже сейчас составляет уровень автомобилизации на 1000 человек около 400 автомобилей, это позволяет перспективный уровень автомобилизации населения предусмотреть на 1000 человек – 500 автомобилей.

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 по причине неудовлетворительных дорожных условий до 0.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2027 г. для Славянского городского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. 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 (NO_2), диоксид серы (SO_2) и озон (O_3)) приводят к множеству вредных проявлений для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Славянском городском 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 сердечно-сосудистые 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 за закупками в магазины в выходные или использовать для путешествий. 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 Славянского городского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- приведение технического уровня существующих региональных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
 - необходимость устройства транспортных развязок в разных уровнях в районе г. Славянск-на-Кубани;
 - строительство объездной дороги по новому направлению;
 - текущий и капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
 - строительство тротуаров;
 - реконструкция и строительство новых автобусных остановок с автопавильонами;
- развитие дорожного сервиса на территории городского 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 улично-дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В рамках задачи, предусматривающей 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 Славянское городское 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 тротуаров;
- устройство транспортных развязок в разных уровнях;
- реконструкция и строительство новых автобусных остановок с автопавильонами;
- строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях.

Проектируемые транспортные схемы города являются органичным развитием сложившейся структуры с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на магистральные и улицы в жилой застройке. Ширина в красных линиях магистральных улиц рекомендуется 28-37 м, улиц в жилой застройке – 18-22 м.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть предприятий автосервиса (станций технического обслуживания и автозаправок), новое строительство предусмотрено в южной части коммунальных и промышленных зонах города в черте автомобильной дороги «Тимашевск – Славянск-на-Кубани – Крымск», а также в черте автомобильной дороги «Темрюк – Краснодар – Кропоткин» в западной части города.

В юго-западной части города проектируемых производственных предприятий проектом отведена территория под придорожный сервис, который будет иметь связь, как с магистральной улицей общегородского значения, так и с объездной дорогой нового направления.

Проектом предусмотрено строительство автовокзала в центре проектируемого жилого района, имеющего удобный въезд – выезд на магистральную улицу общегородского значения и находящегося в непосредственной близости от объездных дорог.

Вынос объектов дорожного сервиса из центральной части города значительно разгрузит центр города. Это в значительной степени ограничит нагрузку на транспортно-дорожную систему центра.

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

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

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

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

4.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.

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.

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.

Парк легковых индивидуальных автомобилей в городе достигнет в перспективе $72000 \times 0,500 = 36000$ единиц (при норме автомобилизации 500 единиц на 1 тысячу жителей). Из них 30600 (85%) автомашин – в районах усадебной застройки. Для хранения индивидуальных автомашин жителей многоквартирных домов в городе необходимо иметь гаражи на 5400 машино-мест.

В проекте учитываются существующие гаражи-боксы, размещенные в жилых районах, однако на перспективу проектом предлагается постепенная реконструкция этих участков (унификация застройки).

В новых районах предусмотрено расположение гаражей-боксов и 2-х этажных гаражей при пешеходной доступности не более 800 м на площади: 13,50 га

Проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей (70%) 25200 автомобилей:

- в жилых районах: 15,75 га

- в промышленных районах:	15,75 га
- в общегородских центрах:	3,15 га
- в зонах массового отдыха:	9,40 га
общей площадью:	44,05 га

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).

4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

Для поддержания экологически чистой среды на территории города Программой предусматривается система велосипедных дорожек.

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

4.4. 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.

Для ремонта и хранения подвижного состава городского транспорта будут использоваться существующие автопредприятия.

4.5. Мероприятия по развитию улично-дорожной сети

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 городского поселения должны стать:

на первую очередь (2021 г.):

-расширение основных существующих магистральных 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 городе;

на расчётный срок (2027 г.):

устройство транспортных развязок в разных уровнях:

– примыкание в южном направлении по типу «неполного клеверного листа» в сторону г. Крымск по новому направлению объездной дороги;

– на участке существующего обхода в месте примыкания с магистральными улицами общегородского значения ул. Пролетарская, ул. Кубанская по типу «неполный клеверный лист»;

– на новом направлении обхода в месте примыкания с магистральной улицей общегородского значения им. Юных Коммунаров по типу «труба»;

– в месте примыкания нового направления обхода и региональной дороги «Темрюк – Краснодар – Кропоткин» по типу «труба»;

– в месте пересечения автомобильной дороги «Темрюк – Краснодар – Кропоткин», «Обход к г. Славянск-на-Кубани» автомобильной дороги в направлении Ачуево и магистральной улицы общегородского значения ул. Красная по типу «кольцо» с двумя путепроводами;

– пересечение существующего обхода и магистральной улицы общегородского значения им. Юных Коммунаров предусмотрено в двух уровнях с устройством путепровода.

Развитие Славянского транспортного узла должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы городского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система городского 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 городского 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 Славянского 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 городского 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 – 2018 г.;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2029 гг.;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах города – 2017-2029 гг.;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2017-2029 гг.;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2029 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, местного бюджета (от поступления акцизов), внебюджетные средства (спонсорские поступления).

Предполагаемые объемы и источники финансирования муниципального дорожного фонда Славянского городского поселения (тыс. руб.):

Таблица 8

	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2029
Местный бюджет (от поступления акцизов)	41059	44677	42885	48295	48305	300665
Краевой бюджет	21979,7	24400	28200	29000	29000	144000
Спонсорские средства	-	-	-	-	-	-
Всего	63038,7	69077	71085	77295	77305	445665

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2029 годов составляет 8 тыс. руб.

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».

Финансирование мероприятий Программы по периодам.

Таблица 9

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей				Непосредственный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Славянского городского поселения Славянского района на 2017-2027 годы									
Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Славянского городского 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	Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Славянского городского поселения								
1.1	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;	2017 2018 2019 2020 2021 2022-2027 Всего	70 77 85 95 105 565 997	- - - - - - -	- - - - - - -	70 77 85 95 105 565 997	- - - - - - -	инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой

Таблица 9

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус реализации	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.1.2	- разработка проекта организации дорожного движения;		2017	-	-	-	-	-		
			2018	2500	-	-	2500	-		
			2019	500	-	-	500	-		
			2020	600	-	-	600	-		
			2021	600	-	-	600	-		
			2022-2027	4500	-	-	4500	-		
			Всего	8700	-	-	8700	-		
1.1.3	Строительство тротуаров		2017	-	-	-	-	-	подготовка	
			2018	3000	2400	-	600	-	проектно-сметной	
			2019	4000	3200	-	800	-	документации	
			2020	5000	4000	-	1000	-	и проведение	
			2021	5000	4000	-	1000	-	гос.	
			2022-2027	24000	18000	-	6000		экспертизы,	
									строительство	
			Всего	41000	31600	-	9400	-	тротуаров	
1.1.4.	Капитальный ремонт, ремонт, содержание		2017	62129	21860	-	40269	-	автомобильные	
			2018	62000	22000	-	40000	-	дороги	

Таблица 9

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. рублей				Непосредственный результат реализации мероприятий	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2019 2020 2021 2022-2027 Всего	65000 70000 70000 400000 729129	25000 25000 25000 120000 238860	- - - -	40000 45000 45000 280000 490269	- - - -	местного городского поселения
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		2017 2018 2019 2020 2021 2022-2027 Всего	600 1000 1000 1000 1000 6000 10600	- - - - - -	- - - - - -	600 1000 1000 1000 1000 6000 10600	- - - - - -	снижение дорожно-транспортных происшествий Администрация Славянского городского поселения
1.3	Задача: улучшение транспортного обслуживания населения								
1.3.1	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного		2017 2018 2019 2020	239,7 500 500 600	119,7 - - -	- - - -	120 500 500 600	- - - -	создание комфортных условий для граждан Администрация Славянского городского поселения

Таблица 9

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализа- ции	Объем финансирования, тыс. рублей				Непосредствен- ный результат реализации мероприятия	Ответственный исполнитель
				всего	краевой бюджет	район- ный бюд- жет	местный бюджет		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2021	600	-	-	600	-		11
		2022-2027	3600	-	-	3600	-		
		Всего	6039,7	119,7	-	5920	-		
1.3.2	Строительство объектов придорожного сервиса	2017	-	-	-	-	-	Создание комфортных условий для водителей	Администрация Славянского городского поселения
		2018	97000	-	-	-	-		
		2019	200000	-	-	-	-		
		2020	200000	-	-	-	-		
		2021	220000	-	-	-	-		
		2022-2029	400000	-	-	-	-		
		Всего	1117000	-	-	-	-		
		Итого по программе	1913465,7	270579,7	-	525886,0	1117000,0		

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 Славянского городского 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 Славянского городского 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 Славянского городского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению главы администрации Славянского городского поселения.

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.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Славянского городского поселения представлены в таблице 8.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

Таблица 10

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчет- ный срок
Население				
1.1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	64100	72000
1.2	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	авт./1000 чел.	400	500

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчет- ный срок
Транспортная инфраструктура				
2.1	Протяженность дорожной сети регионального и межмуниципального значения	км	21,1	28,1
2.2	Протяженность основных улиц и проездов, всего	км	252	292
	в том числе с асфальтобетонным покрытием	км	98	148
2.3	Количество транспортных развязок в разных уровнях	единиц	-	3
2.4	Количество остановочных площадок для общественного транспорта с павильонами	ед.	115	124
2.5	Протяженность тротуаров	км	115	163
	В том числе тротуары с капитальным типом покрытия	км	75	125
2.6	Количество автозаправочных станций	ед.	15	15
2.7	Количество объектов придорожного сервиса	ед.	20	36

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

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

-стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса городского 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 Славянского городского 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 права применения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, краевого и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, краевых 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.