



ЭКОКОНСАЛТ

Центр муниципальной
экономики и экологии

**Программа комплексного развития
транспортной инфраструктуры
Ладожского сельского поселения
Усть-Лабинского района
Краснодарского края
на период 2017 - 2027 годы**

ekokonsalt.ru

Ставрополь, 2017 г.

Приложение
к постановлению Администрации
Ладожского сельского поселения
Усть-Лабинского района
« ___ » _____ 2017 г. № _____

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района
Краснодарского края на период 2017 - 2027 годы**

Оглавление

Введение.....	4
1. Паспорт программы.....	6
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	9
2.1 Анализ положения Ладожского сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	9
2.2 Характеристика социально-экономического положения и развития Ладожского сельского поселения.....	11
2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	15
2.4 Характеристика сети дорог Ладожского сельского поселения, параметры дорожного движения	18
2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	21
2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	23
2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	23
2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	24
2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	24
2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	26
2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.....	27
2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.....	30
2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	32
3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.....	35
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.....	35
3.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения	38
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта....	38

3.4	Прогноз развития дорожной сети поселения.....	39
3.5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	39
3.6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	41
3.7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	42
4	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	44
5	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	45
5.1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	45
5.2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	45
5.3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	47
5.4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	48
5.5	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	49
5.6	Мероприятия по развитию сети дорог поселения.....	49
6	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения.....	52
7	Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения.....	58
8	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Ладожского сельского поселения.....	64

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

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

Одним из основополагающих условий развития городского округа является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

1. Паспорт программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района Краснодарского края на период 2017 - 2027 годы
Основание для разработки Программы	<p>Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; 2. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	<p>Администрация муниципального образования Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района</p> <p>Местоположение: 352320, Краснодарский край, Усть-Лабинский район, ст.Ладожская, ул. Ленина, стр. 8</p>
Разработчик Программы	<p>Общество с ограниченной ответственностью «Экоконсалт»</p> <p>Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Голенева, стр. 21</p>
Цели и задачи Программы	<p>Цели Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; – создание условий для управления транспортным спросом. <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; – повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; – обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; – увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон

	<p>от автомобилей;</p> <ul style="list-style-type: none"> – создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; – создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения	<ul style="list-style-type: none"> – Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; – Реализация мероприятий программы; – Уровень надежности существующих объектов; – Общая протяженность улично-дорожной сети.
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Мероприятия Программы охватывают срок с 2017 по 2027 годы.</p> <p>Этапы реализации Программы:</p> <p>1 этап: 2017-2021 гг.;</p> <p>2 этап: 2022-2027 гг.</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий Программы	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют</p>

	<p>категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017 – 2027 годах – 1 705 256,8 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 – 2027 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1 Анализ положения Ладожского сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

На основании закона Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Усть-Лабинский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - городского и сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 25 мая 2004 года, были установлены границы муниципального образования Усть-Лабинский район. В его составе были образованы муниципальные образования – городское и сельские поселения и установлены их границы.

Ладожское сельское поселение входит в состав муниципального образования Усть-Лабинский район и наделено статусом муниципального образования.

Ладожское сельское поселение расположено в северо-восточной части Усть-Лабинского района и граничит:

- на севере с Ленинским сельским поселением Усть-Лабинского района
- на востоке с Тбилисским районом;
- на юге с Братским и Александровским сельскими поселениями Усть-Лабинского района;
- на западе с Вимовским и Двубратским сельскими поселениями Усть-Лабинского района.

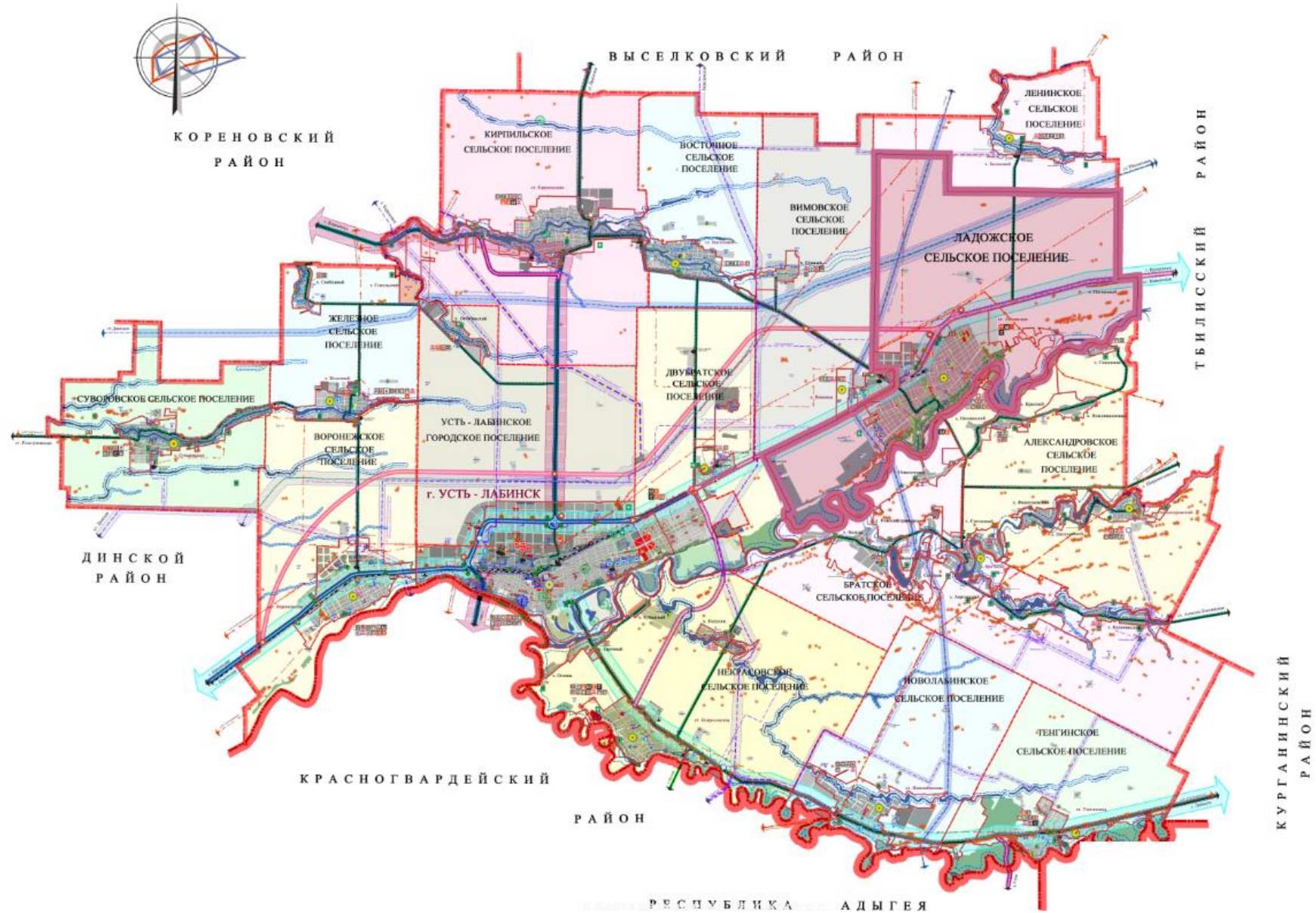
В состав Ладожского сельского поселения входят 2 населенных пункта – станица Ладожская и разъезд Потаенный, на территории которых проживало по состоянию на 01.01.2016 г. – 14 726 человек.

Станица Ладожская – административный центр Ладожского сельского поселения – расположена на правом берегу реки Кубань. Расстояние до районного центра – города Усть-Лабинска, составляет 22 км, до краевого центра – г. Краснодара – 90 км.

С центром муниципального образования Усть-Лабинский район и другими населенными пунктами района и Краснодарского края станица связана железной дорогой Краснодар – Кавказская СКЖД и автодорогами регионального значения Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края 1, 2 категории и ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская 4 категории, а также автодорогой межмуниципального значения ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская 4 категории.

Рисунок 1

Схема размещения Ладожского сельского поселения в структуре Усть-Лабинского района



2.2 Характеристика социально-экономического положения и развития Ладожского сельского поселения

2.2.1. Население

По состоянию на 01.01.2016 г. численность Ладожского сельского поселения составляла 14 726 человек, в том числе:

- станция Ладожская – 14709 чел.;
- хутор Потаенный – 17 человек.

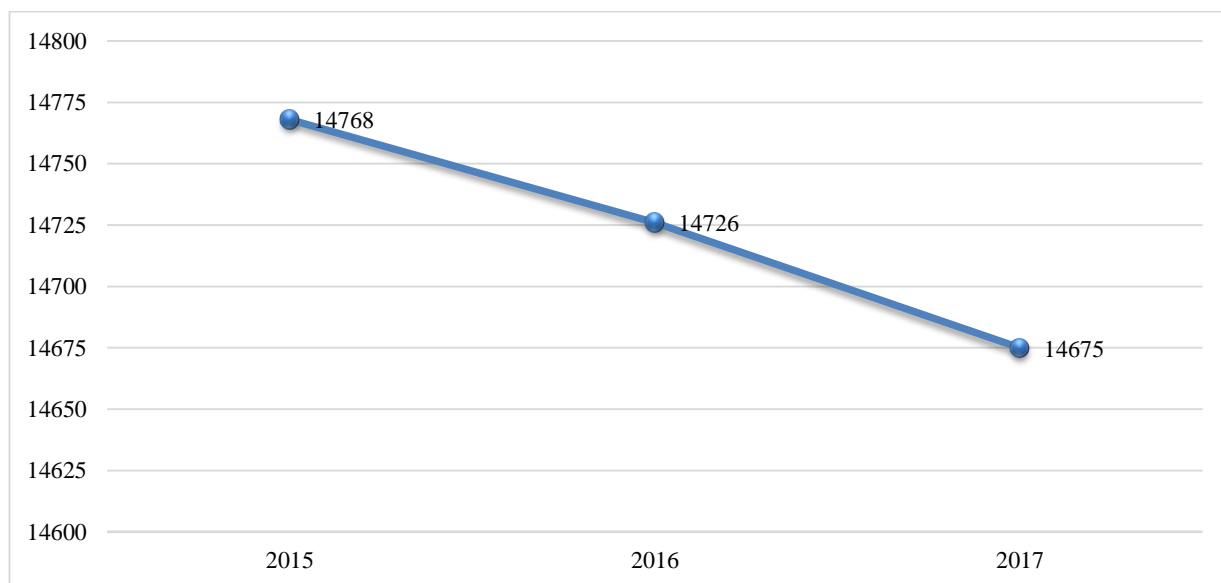
Таблица 2.2.1

Динамика численности населения

Показатель, единица измерения	2015	2016	2016 г. в % к 2015 г.	2017	2017 г. в % к 2016 г.
	год отчет	год оценка		год прогноз	
Среднегодовая численность постоянного населения – всего, тыс. чел.	14,768	14,726	99,7	14,675	99,7

Рисунок 2

Динамика численности населения



Из данных представленной таблицы видно, что за весь рассматриваемый период численность населения Ладожского сельского поселения имеет тенденцию к снижению. За последние три года население сократилось на 93 человека.

2.2.2. Жилищный фонд

Согласно данным БТИ Усть-Лабинского района существующий жилищный фонд станции Ладожской составляет 419,4 тыс. м² общей площади. Таким образом уровень

обеспеченности населения жилым фондом высок и составляет 27,7 м²/чел.

Жилой фонд станицы представлен индивидуальной жилой застройкой в количестве 5171 дом, а также секционной застройкой, которая насчитывает восемь двухэтажных жилых домов. Существующий жилой фонд классифицируется следующим образом:

Таблица 2.2.2

Жилой фонд станицы Ладужской

Наименование	Ед. измерения	Показатели
Общая площадь жилого фонда	тыс. м ²	419,44
Количество домовладений	шт.	5171
Количество квартир	шт.	107
Количество кв. метров жилплощади на 1 человека	м.кв.	27,7
Принадлежность		
- ведомственное	тыс. м ²	5,76
- частное	тыс. м ²	413,68
Распределение жилого фонда на:		
- 2-х этажную застройку	тыс. м ²	5,76
- индивидуальную застройку	тыс. м ²	413,68
Количество ветхого жилья	тыс. м ²	10,07

2.2.3. Территориально-планировочная организация.

Центр поселения станица Ладужская расположена в северо-восточной части муниципального образования Усть-Лабинский район на территории Прикубанской степной возвышенной равнине на правом берегу реки Кубань. Рельеф поверхности равнины имеет волнистый, спокойный характер. Северный склон полого наклонен на северо-запад. Южный склон ограничивает уступ – высокий, крутой обрывистый, иногда вертикальный.

Расстояние от районного центра- 22 км., от краевого центра г. Краснодара – 90 км.

В настоящее время территория станицы Ладужской по функциональному использованию делится на следующие зоны:

– Жилую, которая представлена зонами одноэтажной многоквартирной застройкой, индивидуальной усадебной одно – двухэтажной застройкой, и восьмью домами секционного типа.

– Общественно-деловую зону, представленную административными, кредитно-финансовыми, торговыми, бытовыми, медицинскими объектами, расположенными как вдоль ул. Ленина, ул. Комсомольская, так и обособленно среди жилой застройки.

– Рекреационную, представленную мемориальным парком, расположенным в центральной части станицы и двумя скверами при Доме культуры и библиотеке.

– Производственную зону, представленную промышленными предприятиями 2–5 класса вредности, расположенными преимущественно в северо-западной части

существующей территории, частично – на юге и отдельно стоящими среди жилой застройки.

– Зону инженерной и транспортной инфраструктур, в состав которой входят улицы и проезды, автостоянки, объекты инженерного обеспечения: котельные, КНС, ГРП, ШРП, линии инженерных коммуникаций и др.

– Зону сельскохозяйственного использования, занимаемую сельскохозяйственными угодьями, выпасами.

– Зону специального назначения, к которой относятся территории свалки и кладбища.

– Зону особо охраняемых территорий, которая включает в себя земли, имеющие особое природоохранное, историко-культурное, эстетическое и иное ценное значение, а именно: территории охранных зон памятников истории, культуры и археологии.

Четкого функционального деления между зонами не наблюдается.

Жилая зона станицы включает жилую застройку с учреждениями обслуживания, детскими дошкольными, образовательными учреждениями и зелеными насаждениями, объектами и сооружениями коммунального назначения, транспорта и инфраструктуры. Преобладающей в жилой зоне является жилая застройка с приусадебными участками.

Административно-общественный центр станицы закономерно сложился в геометрическом центре вдоль главной улицы Ленина. В состав центра входят объекты и учреждения межселенного и станичного значения: административного назначения, культуры, связи, образования, торгово-бытового и т.д. Главный центр станицы представлен зданиями администрации МО Ладожское сельское поселение и СПК СК «Родина», районным отделом внутренних дел, Домом культуры, Свято-Успенским храмом, районной больницей, магазинами, кафе и др.

Планировочная структура станицы Ладожской исторически формировалась с учетом природных факторов - наличия реки Кубань, крутого обрыва вдоль ее берега и направления автомобильной и железнодорожной магистралей. Вследствие вышеназванных причин структура улиц и кварталов носит линейный характер в направлении юго-запад – северо-восток, соответствующем направлениям реки и дорог. Сеть жилых улиц образует кварталы большей частью прямоугольной формы, застроенные по периметру 1-2 этажными индивидуальными домами усадебного типа. Плотность застройки в центральной части станицы в кварталах между улицами Кубанская и Советская – высокая и низкая – на окраинах.

В зоне общественного центра станицы расположены практически все объекты общехозяйственного значения. Отдельно стоящие здания административно-общественного центра в основном являются объектами торгового назначения.

Производственные предприятия населенного пункта образуют северную промышленную зону – это предприятия различного профиля: транспортные, сельскохозяйственные, строительные, перерабатывающие; часть предприятий расположена, рассредоточено вдоль железной дороги и на южной окраине станицы.

Санитарно-защитные зоны от некоторых предприятий до жилой застройки не выдержаны.

Хутор Потаенный, площадью 6,85 га расположен на восточной окраине Ладожского сельского поселения, на его территории находятся семь одноэтажных 2-6 квартирных барачков.

В связи с тем, что населенный пункт расположен на федеральных землях в полосе отвода 21-ой дистанции пути Северо-Кавказской железной дороги и не имеет утвержденных границ, хутор Потаенный не рассматривается в Программе транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения на период 2017-2027 годы.

2.2.4. Экономика

Ладожское сельское поселение входит в состав муниципального образования Усть-Лабинский район – агропромышленного района Краснодарского края. Базовыми отраслями экономики поселения являются промышленное производство и сельское хозяйство.

Промышленное производство в Ладожском сельском поселении представлено производством и распределением электроэнергии, газа, воды и обрабатывающим производством. В 2008 году в Ладожском сельском поселении общий объем произведенной промышленной продукции составил 293,79 млн. рублей, что больше прошлогоднего показателя на 11,3% или 29,76 млн. рублей. На обрабатывающее производство из общего объема произведенной продукции в 2008 году приходится 250,00 млн. рублей, что составляет 85,1% от общего объема промышленного производства. Увеличение показателя по сравнению с 2007 годом составило 10,5% или 23,8 млн. рублей. Обрабатывающие предприятия выпускают следующие виды продукции: мясо (включая субпродукты 1 категории), цельномолочная продукция, мука, водка и ликероводочные изделия, коньяк.

В Ладожском сельском поселении в производстве сельхозпродукции заняты предприятия и личные подсобные хозяйства. В 2008 году по сравнению с 2007 годом объем валовой продукции увеличился на 12,4% или на 50,9 млн. рублей. Рост объемов валовой продукции обеспечивают не только предприятия, но и личные подсобные хозяйства, так в 2008 году объем валовой продукции по личным подсобным хозяйствам по сравнению с 2007 годом увеличился на 8,5% или 6,2 млн. рублей. Сельское хозяйство представлено растениеводством и животноводством, при этом растениеводство развито лучше и производит 60% от общего объема сельхоз продукции. Рост объемов производства наблюдается как в растениеводстве (10,8%), так и в животноводстве (14,5%). Сельхозпроизводители поселения производят следующие виды продукции: зерно, соя, сахарная свекла, масленичные культуры. Кроме того, картофель, овощи, плоды и ягоды, скот и птицу, молоко, яйца.

2.2.5. Связь

Телефонизация Ладожского сельского поселения в настоящее время осуществляется от АТС типа Si-2000, расположенной в ст. Ладожская по ул. Комсомольская, 146.

Монтированная емкость АТС - 2000 номеров, все номера задействованы.

В настоящее время в Ладожском сельском поселении проводное радиовещание отсутствует. Используется УКВ-ЧМ вещание.

В Ладожском сельском поселении в настоящее время имеется три отделения почтовой связи Управления федеральной почтовой связи (УФПС) Краснодарского края - филиала ФГУП «Почта России», которые обеспечивают для населения почтовые и финансовые услуги.

В отделениях связи предполагается организация коллективного доступа к ресурсам Интернет.

Сотовая связь на территории Ладожского сельского поселения предоставляется следующими операторами:

- филиалом ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС) в Краснодарском крае;
- ОАО «Теле 2»;
- ЗАО «Мобиком Кавказ» (торговая марка Мегафон);
- Краснодарским филиалом ОАО «ВымпелКом» (торговая марка БиЛайн).

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспортная сеть Ладожского сельского поселения характеризуется наличием комплекса межрегиональных, межмуниципальных и внутрирайонных транспортных связей, включает в себя железнодорожное и автомобильное сообщения.

2.3.1 Железнодорожный транспорт

Через город Усть-Лабинск, станицу Воронежскую и станицу Ладожскую проходит железнодорожная линия, обеспечивающая связь Краснодар – Кавказская территориального значения, она осуществляет связь Краснодарского края с Калмыкией и Ставрополем по линии Элиста – Ставрополь – Кавказская – Краснодар, линия электрифицирована. Через железнодорожный узел г. Краснодара осуществляется связь с Черноморским побережьем края.

Железнодорожный транспорт играет основную роль в доставке отдыхающих на курорты из самых отдаленных районов страны. По железной дороге прибывают продовольственные и промышленные товары для населения и отдыхающих, значительный объем строительных материалов для строительства новых и реконструкции существующих объектов курортно-санаторного, туристско-оздоровительного и культурно-бытового назначения.

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.

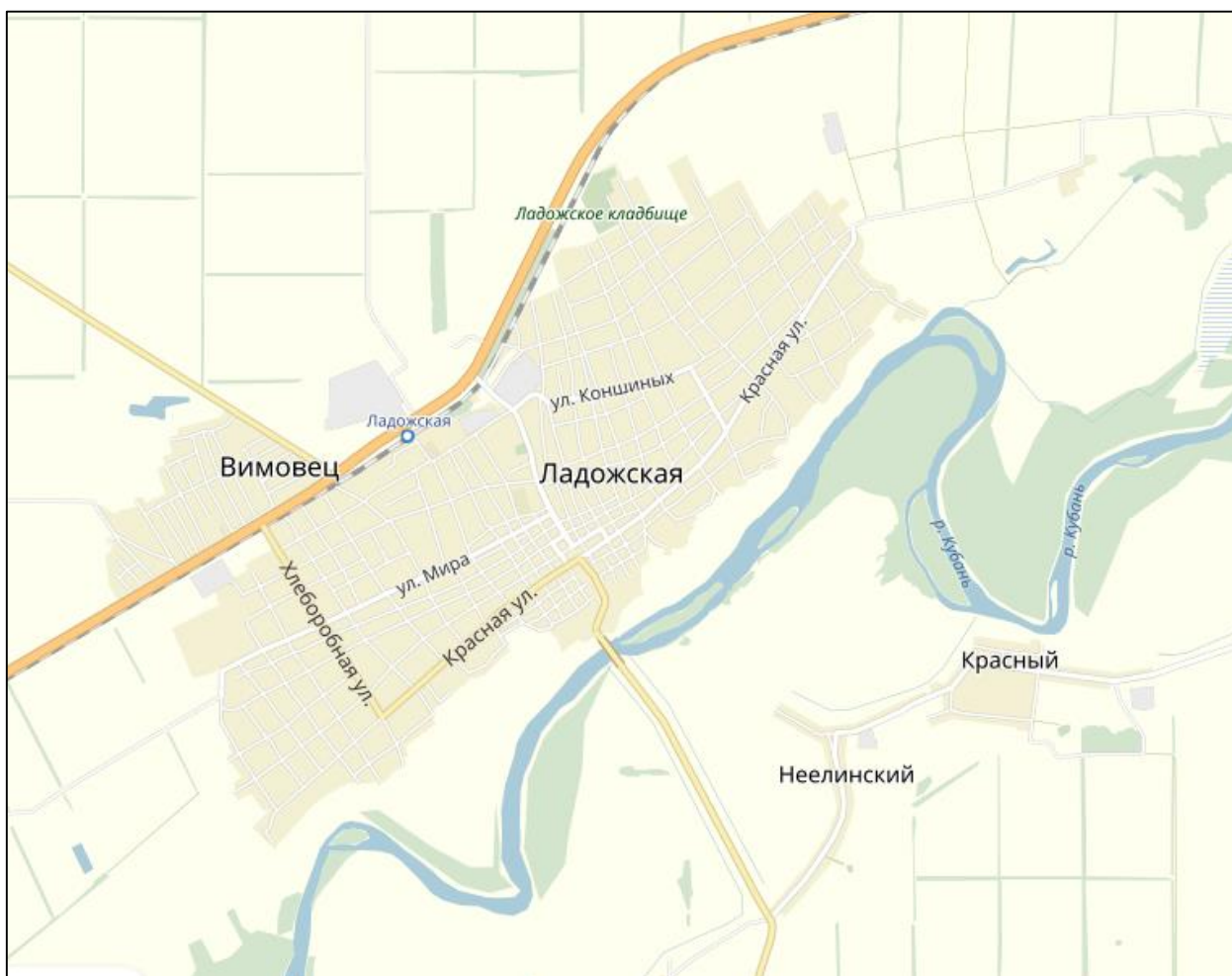
По данным Краснодарского отделения - филиала «СевероКавказской железной

технической категории г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крото́ткин – граница Ставропольского края, ст-ца Ладожская – ст-ца Алексе́е-Тенги́нская 4 технической категории и межуниципального значения ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпи́льская 4 технической категории.

Все дороги территориального значения имеют твердое покрытие, что обеспечивает круглогодичный проезд всех видов автомобильного транспорта.

Рисунок 4

Схема автодорог регионального значения проходящих по территории Ладожского сельского поселения



Согласно положениям транспортной стратегии Российской Федерации развитие дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития и обеспечивать потребность в перевозках в соответствии с ростом автомобилизации. Однако в настоящее время социально-экономическое развитие Ладожского сельского поселения во многом сдерживается из-за нарастающих ограничений при эксплуатации автомобильных дорог, основными из которых являются высокая степень износа значительной части дорог.

2.4 Характеристика сети дорог Ладожского сельского поселения, параметры дорожного движения

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей частью транспортной системы любого региона. От уровня развития и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной сети во многом зависят устойчивое поступательное экономическое развитие, темпы роста внутреннего валового продукта, улучшение условий функционирования предпринимательства, повышение уровня жизни населения, интеграция автомобильной сети области в систему федеральных дорог и международную транспортную систему.

В дорожную сеть включаются дороги, различающиеся по своим техническим параметрам, интенсивности и составу движения транспортных потоков, функциональному назначению, административному подчинению и т.д.

Основными планировочными осями существующей территориальной структуры Ладожского поселения являются Северо-Кавказская железная дорога и автомобильная дорога регионального значения г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края, второстепенными – ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская и ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская. Удаленность от основных планировочных осей, мест приложения труда определяет интенсивность развития территорий.

Таблица 2.4.1

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящие по территории Ладожского сельского поселения

№ №	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильных дорог	Район	Протяжённость, км	Начало, км+	Конец, км +
1	ОП РЗ 03К-053	ст-ца Ладожская - ст-ца Алексее-Тенгинская	Усть-Лабинский	25,875		
			Тбилисский	6,087	0+056	25+931
			Итого:	31,962	25+931	32+018
2	03 ОП МЗ 03Н-535	ст-ца Ладожская - ст-ца Кирпильская	Усть-Лабинский	18,367	0+038	18+405

Таблица 2.4.2

Характеристика муниципальных дорог Ладожского сельского поселения

№№	Показатели	Ед. измерения	2014	2015	2016
1	Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований на конец года				
1.1	всего	км.	112,8	112,8	112,8
1.2	с твердым покрытием	км.	82,4	89,6	89,6
1.3	с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	км.	74,7	74,7	74,7
2	Общее протяжение освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п.	км.	22,5	22,5	22,5

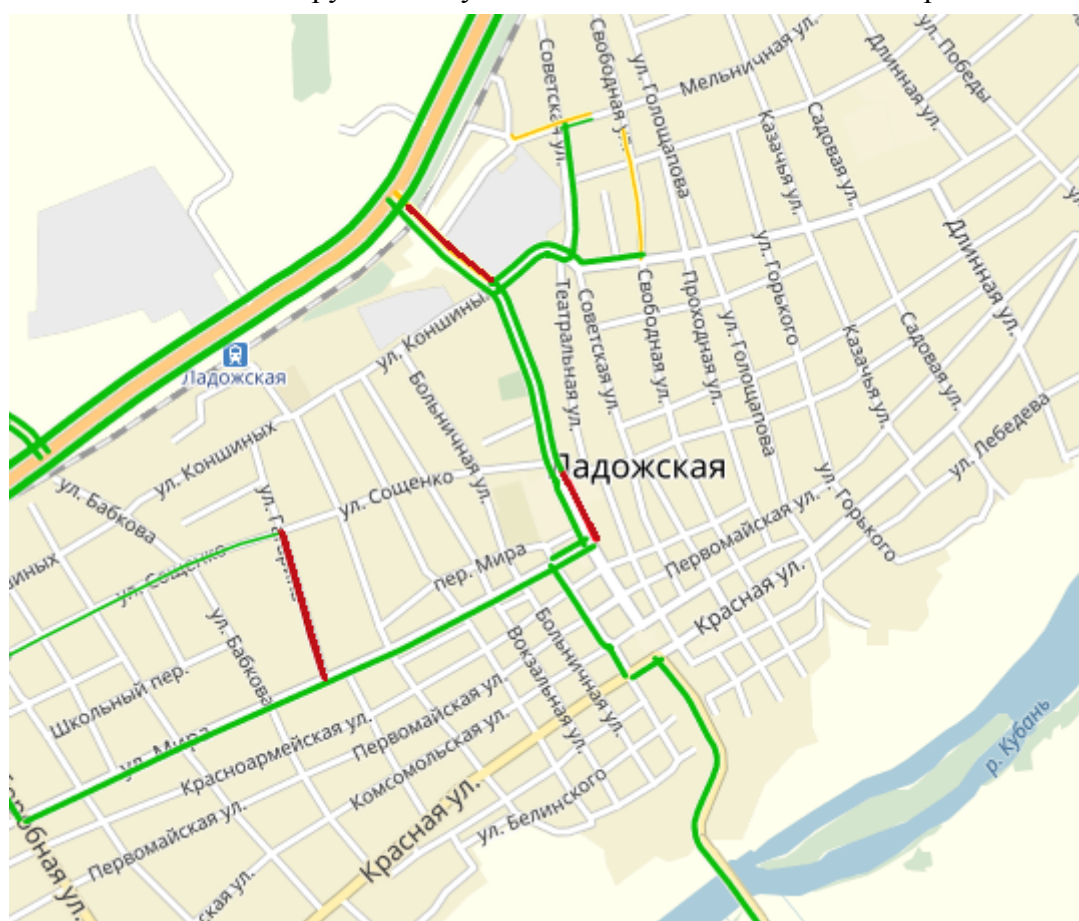
Сложившаяся сеть улиц и дорог имеет регулярный характер, в центральной части ширина улиц от 10 до 20 м. Только 23% улиц станицы заасфальтировано. Дороги расположены в границах населенных пунктов в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

В связи с тем, что в поселении не высокий показатель интенсивности движения потоков транспортных средств, экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта минимальна.

Наиболее загруженные участки дорог в станице Ладожская во время «час-пика» представлены на рисунке 5.

Рисунок 5

Схема наиболее загруженных участков станции Ладожская во время «час-пика»



В целом территория станции в установленных границах благоприятна для проживания населения. Исключение составляет 50 метровая зона от категорированной автомагистрали ст. Ладожская – ст. Алексее – Тенгинская, где она подвержена шумовому воздействию, загрязнению воздуха.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии Ладожского сельского поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов. Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Проектируемая транспортная схема Ладожского сельского поселения является органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Программой предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные

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

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования Ладожское сельское поселение заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;

2. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;

3. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;

4. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;

5. Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);

6. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

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

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации поселения. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят к повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

В виду отсутствия данных о количестве транспортных средств на территории поселения, уровень автомобилизации населения Ладожского сельского поселения принят равным уровню автомобилизации Краснодарского края.

Таблица 2.5.1

Оценка уровня автомобилизации

№	Показатели	2015	2016	2017
1	Общая численность населения муниципального района, чел.	14768	14726	14675
2	Количество автомобилей у населения, ед.	4489	4477	4461
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	304	304	304

Автотранспорт и специальная техника в станице представлена в основном в крупных производственных предприятиях, состоящее из автобусного парка, тракторного автогрузового парка, грузовыми автомобилями с прицепами и полуприцепами и другой специальной техники.

Для хранения индивидуального транспорта на территории станицы имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта;
- гаражи индивидуального транспорта.

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности. Количество автомобилей, которое необходимо обеспечить местами постоянного хранения в соответствии с текущим уровнем автомобилизации составляет 4461 единиц.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает ёмкость парковочного пространства. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

Кроме того, пропускную способность улично-дорожной сети снижает дополнительный трафик, создаваемый автотранспортом, курсирующим в поисках места для парковки. Кроме того, значительный объём корреспонденций на легковом автомобильном транспорте и низкая скорость движения транспортного потока приводят к увеличению экологической нагрузки, особенно в центральных районах станицы Ладожская.

На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

Не менее остро стоит проблема с местами хранения автотранспорта в «спальных» районах станицы Ладожская. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных

площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной улично-дорожной сети;
- снижение затрат времени пассажиров в пути;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей города, бизнеса.

2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Большинство передвижений в станице Ладожская приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. В настоящее время транспортных средств общего пользования в поселении нет, в связи с чем не представляется возможным проанализировать показатель «пассажиропоток».

На территории поселения действует одно таксомоторное предприятие – «Виразж».

2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в станице Ладожская предусмотрены тротуары преимущественно с усовершенствованным (асфальтобетонным) покрытием.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура в станице развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

Передвижения пешеходов не на всех улицах МО отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы, в том числе и в разных уровнях.

Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют.

2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств. Движение данных транспортных средств на территории Ладожского сельского поселения организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения.

Маршруты движения грузового транспорта предусматривают заезд в жилую зону. Движение предусмотрено только по главным улицам станицы Ладожская. Это создает условия для повышенного уровня загрязнения атмосферного воздуха, повышает нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования Ладожское сельское поселение заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

7. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;

8. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;
9. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;
10. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
11. Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);
12. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной

эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

На сегодняшний день основные виды ДТП на территории станицы Ладожская:

- Опрокидывание, съезд с дороги - 40%;
- Наезд на пешехода - 2%;
- Столкновение ТС, наезд на стоящее ТС - 55%;
- Иной вид ДТП - 3%.

Наезд на животное, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт - в 2014,2015,2016 году не зарегистрировано.

Для снижения аварийности сотрудниками ОГИБДД УМВД по Усть-Лабинскому району ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети.

Основная часть ДТП зарегистрирована на участках улично-дорожной сети, характеризующейся наибольшей интенсивностью движения транспорта и пешеходов, на пересечениях улиц, на светофорных объектах, в местах крупных скоплений транспорта, на участках с ограниченной видимостью.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в поселении является одной из важнейших задач.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы

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

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

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

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

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

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

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований.

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

Техническое обслуживание и ремонт личного автотранспорта осуществляется на территории гаражных кооперативов, а также на специализированных станциях технического обслуживания (далее СТО). На территории станицы Ладожская расположены 2 СТО. Согласно п. 11.26 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. При существующем уровне автомобилизации общая мощность СТО должна составлять 22 поста. С учетом перспективного развития МО необходимо предусмотреть организацию дополнительных СТО.

Заправка транспорта топливом осуществляется на автозаправочных станциях (далее АЗС). На сегодняшний день на территории станицы Ладожская расположены 5 АЗС и 1 АГЗС. Согласно п. 11.27 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» АЗС следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Исходя из количества автомобилей (4461 автомобилей) на территории поселения, общая мощность

АЗС должна составлять 4 топливо-раздаточные колонки. Дополнительное размещение АЗС следует предусмотреть по мере нарастания потребности.

На сегодняшний день хранение индивидуального легкового автотранспорта жителей, проживающих на территории Ладожского сельского поселения осуществляется на территории приквартирных и приусадебных участков.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта удовлетворительное.

В соответствии с п. 6.33 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой - не более 1500 м.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей.

Допускается предусматривать сезонное хранение 10 - 15% парка легковых автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, расположенных за пределами селитебных территорий поселения.

Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

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

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории станицы Ладожская ряда недостатков транспортного обеспечения:

- загруженность центральных улиц станицы Ладожская;
- отсутствие капитального покрытия на большинстве второстепенных улиц всех населенных пунктов;
- недостаточный уровень обустройства улично-дорожной сети, в связи с чем, наблюдается высокая аварийность и недостаточная пропускная способность на большинстве перекрестков;
- низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже существующих, так и намечаемых районов перспективной застройки. Предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда за счет решения основных задач:

- строительство двух путепроводов через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный и пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала;
- в целях безопасности по ул. Хлеборобной необходима организация регулируемого переезда с системой УЗП;
- строительство северного обхода населенных пунктов: ст. Воронежской, г. Усть-Лабинска, ст. Ладожской, позволяющего изолировать жилую застройку и пешеходное движение от пропуска транзитных транспортных потоков территориальной автомобильной дороги направления г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края;
- совершенствование и развитие объектов придорожного сервиса (автокемпингов, станций технического обслуживания, стоянок и т.д.), новое строительство которых предусмотрено на северной окраине станицы Ладожской вдоль автодороги на г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края.

К основным мероприятиям по развитию транспортной инфраструктуры на территории станицы Ладожская относятся:

- приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;
- необходимость устройства двухуровневых транспортных развязок:
в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края;
автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный);
- реконструкция дорог с грунтовым покрытием;
- увеличение освещенных частей улиц и проездов;
- строительство тротуаров на основных улицах станицы Ладожская.

2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.07.2016);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
9. Постановление Главы Администрации (Губернатора) Краснодарского края от 12.10.2015 №965 «Об утверждении государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»;
10. Приказ Департамента по архитектуре и градостроительству Краснодарского края от 16.04.2015 № 78 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Краснодарского края» (с изменениями на: 13.03.2017 г.);
11. Постановление Администрации Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района от 19.11.2015 №253 «Внесение изменений и дополнение в Правила землепользования и застройки Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района»;
12. Генеральный план Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района выполнен ООО «Проектный институт территориального планирования» на основании договора от 10.07.2012 г. №32.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и

утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Ладожского сельского поселения;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Ладожского сельского поселения;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Ладожском сельском поселении;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

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

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 автомобильных дорог общего пользования Ладожского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2027 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2027 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Ладожского сельского поселения.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов Ладожского сельского поселения, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории Ладожского сельского поселения было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично – дорожной сети. Данные представлены в таблице 2.13.1.

Таблица 2.13.1

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети

Дорожное хозяйство	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
	тыс. руб.	18395	3877	20647	4222

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными

темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства Ладожского сельского поселения, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

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

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Развитие и эффективное использование производственного потенциала Ладожского сельского поселения, повышение уровня жизни и занятости населения не возможно без решения проблем в приоритетных отраслях экономики.

Приоритетными направлениями в развитии экономики поселения являются: дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства и создание промышленного комплекса эффективно использующего потенциал и ресурсы поселения.

Промышленность. Для развития промышленности необходима модернизация существующих предприятий пищевой промышленности, что связано с растущими качественными требованиями и меняющимся спросом на внутреннем рынке. Модернизация существующих и строительство новых предприятий должно быть направлено не только на улучшение качества и увеличение объемов выпускаемой продукции, но и на выпуск новых видов продукции.

Для обеспечения высоких стандартов качества потребуется произвести затраты на приобретение дорогостоящего оборудования. Надо понимать, что применение самых передовых технологий увеличивает затраты на производство, а следовательно и себестоимость, но снижает срок окупаемости. Срок окупаемости снижается из-за того, что передовые технологии позволяют выпускать больший объем высококачественной продукции, качество продукции увеличит ее конкурентоспособность, что снизит срок продвижения товара к конечному потребителю, увеличит географию рынков сбыта и количество продаваемой продукции.

Сельское хозяйство. Не смотря на положительную динамику экономическая ситуация в сельском хозяйстве остается сложной из-за негативных факторов тормозящих развитие отрасли. К таким факторам на сегодняшний день можно отнести:

- низкий генетический потенциал используемых животных;
- недостаточное освоение прогрессивных, энергосберегающих технологий;
- отсутствие цивилизованного рынка земли;
- изношенность материально-технической базы;
- недостаточная обеспеченность высокотехнологичным оборудованием;
- отсутствие цивилизованного рынка сбыта сельхоз продукции.

Для того, что бы справиться с негативными факторами сдерживающими развитие предприятий занимающихся производством сельскохозяйственной продукции, необходимо следующие:

- реконструкция и модернизация действующих сельхозпредприятий;
- дальнейшее развитие животноводства;

- дальнейшее развитие растениеводства;
- развитие новых направлений в агропромышленном комплексе;
- развитие крестьянско-фермерских и личных подсобных хозяйств;
- техническое обеспечение и перевооружение сельхоз предприятий.

Малый бизнес. Развитие малого бизнеса должно стать дополнительным фактором обеспечения роста экономических показателей поселения. Увеличения численности субъектов малого предпринимательства приведет к следующим положительным результатам: рост числа работающих в сфере малого предпринимательства, увеличение доли малых предприятий в производстве товаров, работ и услуг, увеличения доли участия субъектов малого предпринимательства в формировании валового муниципального продукта, рост налоговых поступлений от субъектов малого предпринимательства в бюджеты всех уровней.

При правильном подходе к решению существующих проблем и реализации вышеперечисленных мер у Ладожского поселения есть все предпосылки, чтобы стать одной из важнейших частей АПК Усть-Лабинского района.

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

В состав Ладожского сельского поселения входят 2 населенных пункта – станица Ладожская и разъезд Потаенный, на территории которых проживало по состоянию на 01.01.2016 г. – 14 726 человек.

Расчет перспективной численности населения произведен, основываясь на методе «передвижки возрастов».

В таблице 3.1.1 представлены показатели, использованные при расчете населения в Генеральном плане муниципального образования Ладожское сельское поселение, основанном на методе «передвижки возрастов».

Таблица 3.1.1

Показатели перспективной численности населения

Наименование показателей	Единица измерения	2013/ 2017	2018/ 2022	2023/ 2027
Коэффициент суммарной рождаемости, число рождений на 1 женщину	единиц	1,749	1,869	2,001
Общий коэффициент смертности	промилле	12,6	11,8	10,8
Миграционный среднегодовой прирост	человек	58	66	51

Согласно расчету по методу «передвижки возрастов» численность и прирост населения станицы Ладожской представлены в таблице 3.1.2.

Таблица 3.1.2

Перспективная численность и прирост населения

Ладожское сельское поселение	Численность населения		
	По состоянию на 01.01.2016 г.	На 1 очередь строительства до 2021 года	На расчетный срок до 2027 года
Численность населения (чел.)	14726	15550	16000
Прирост населения (чел.)	-	824	450

Данные о возрастном составе населения станицы на расчетный срок представлены в таблице 3.1.3.

Таблица 3.1.3

Структура возрастного состава населения станицы Ладожской

Численность населения (чел.)	Возрастные группы населения							
	от 0-6 лет	от 7-15 лет	свыше 55 лет жен.	свыше 60 лет муж.	Итого несамодеятельного населения	от 16 до 54 лет включительно, жен.	от 16 до 59 лет включительно, муж.	Итого трудоспособного населения
На расчетный срок – 2027 г.								
16000	1163	1668	2949	2089	7869	4229	3902	8131
% к общей численности	7,27	10,42	18,43	13,06	49,18	26,43	24,39	50,82

Расчет проектной территории по жилую застройку произведён в соответствии со СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство, планировка и застройка городских и сельских поселений».

На первую очередь строительства численность населения составит 15550 человек, а на расчетный срок 16000 человек. Следовательно, на расчетный срок необходимо обеспечить территорией прирастающее население в количестве 865 человек, из них 415 человек на первую очередь. Все население предлагается расселить в индивидуальной усадебной застройке с приусадебными участками 0,12 га. Согласно п. 2.20 СНиП 2.07-89* при размере участка – 0,12 га, для предварительного определения потребной селитебной территории норма составляет 0,17 – 0,20 га на один дом.

В таблице 3.1.4 представлена ориентировочная потребность в территории под усадебную застройку.

Таблица 3.1.4

Потребность в территории под усадебную застройку

Наименование населенного пункта	Потребность в территории на I очередь строительства (2021 г.), га.	Потребность в территории на расчетный срок (2027 г.), га.
1	2	3
Станица Ладожская	23,46	48,96

Необходимая потребность в составе и вместимости учреждений и предприятий обслуживания на расчетный срок определена в соответствии с проектной численностью населения на 2027 год и с учетом существующего положения в организации обслуживания населения Ладожского поселения.

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

В виду отсутствия общественного транспорта на территории Ладожского сельского поселения прогноз транспортного спроса не может быть рассчитан.

Изменения в деятельности организации осуществляющей перевозки грузов не предусматривается.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность поселка в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь с районным, краевыми и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Проектом предложено строительство двух путепроводов через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный и пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала. До строительства путепровода, в целях безопасности по ул. Хлеборобной необходима организация регулируемого переезда с системой УЗП.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично - дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основными направлениями развития дорожной сети Ладожского сельского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Ладожского сельского поселения предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогноз изменения уровня автомобилизации и потребности в объектах транспортной инфраструктуры у населения поселения представлен в таблице.

Таблица 3.5.1

Прогноз изменения уровня автомобилизации и объектами транспортной инфраструктуры

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2027
Общая численность населения Ладожского сельского поселения, чел.	14675	14932	15138	15344	15550	16000
Количество легковых автомобилей у населения, ед.	4461	4569	4663	4757	4852	5280
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	304	306	308	310	312	330

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы. Потенциально в зону риска попадают магистральные улицы станицы Ладожская такие как: ул. Хлебоборная, Красная, Ленина Мира, Сошенко.

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса поселения определена исходя из:

- обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок - 330 ед. / 1000 чел.;

- проектной численности жителей 16,000 тыс. человек.

Расчетное количество автомобилей составляет 5280 ед.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) в поселении обозначены в СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- согласно п. 11.27 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 6.33 организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО - суммарной мощностью 26 постов;

- АЗС - суммарной мощностью 4 топливо-раздаточные колонки;

- сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 4752 машино-мест.

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности.

В развитие транспортной инфраструктуры территории и для создания максимально комфортной среды обитания жилого населения проектом предусмотрено устройство открытых наземных парковок и строительство гаражей индивидуального транспорта.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается в целом 1 ед. ДТП к 2027 году. Обстоятельства, которые повлияют на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ОГИБДД УМВД по Усть-Лабинскому району, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог в Ладожском сельском поселении.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

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

В период действия Программы, предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10. В целом все большее количество легковых транспортных средств принадлежащих населению соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. На общественном муниципальном транспорте планируется внедрение эко топлива. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

При реализации в рассматриваемом периоде планов развития железнодорожной сети возрастет нагрузка на окружающую среду.

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 (ненефтяного 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 автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории Ладожского сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице 4.1 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 4.1

Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
1.	Индекс нового строительства	%	5,70	0,00	0,00
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	0	20,5	33,7
3.	Прирост протяженности дорог	км	5,00	0	0
4.	Общая протяженность муниципальных дорог Ладожского с/п	км	117,32	112,8	112,8

В рамках реализации данной Программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

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

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

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Целью политики в сфере развития транспортной инфраструктуры является формирование единого экономического пространства поселения на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.

Для достижения указанной цели предусмотрено решение следующих задач.

1. Обеспечение транспортной доступности для отраслей производства и населения посредством развития автодорожного и железнодорожного сообщения.

2. Создание полноценной региональной наземной транспортной инфраструктуры.

Основным направлениями решения поставленных задач будет обеспечение транспортной доступности для отраслей производства и населения, в том числе:

- строительство двух путепроводов через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный и пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала;
- организация регулируемого переезда с системой УЗП по ул. Хлеборобной;
- устройство двухуровневой транспортной развязки в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края;
- устройство двухуровневой транспортной развязки автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный).

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

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

1. Приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

2. Строительство северного обхода населенных пунктов: ст. Воронежской, г. Усть-Лабинска, ст. Ладожской, позволяющего изолировать жилую застройку и пешеходное движение от пропуска транзитных транспортных потоков территориальной автомобильной дороги направления г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского

края.

До строительства обхода генеральным планом рекомендуется устройство транспортной развязки в двух уровнях в месте пересечения автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с автодорогами ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская и ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская, предлагаемой к переносу с ул. Хлеборобной на ул Бабкова. Перенос вызван, прежде всего, сокращением пути прохождения автодороги по жилой зоне станицы, а так же возможностью устройства транспортной развязки.

3. Необходимость устройства двухуровневых транспортных развязок:

- в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края;

- автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный)

В социальной сфере к наиболее значимым результатам осуществления строительства обхода г. Усть-Лабинска, ст. Воронежской, ст. Ладожской и строительства развязок в двух уровнях можно отнести:

- сокращение количества и уменьшение степени тяжести дорожно-транспортных происшествий;

- создание новых рабочих мест;

- улучшение условий труда, жилищных и культурно-бытовых условий населения;

- повышение надежности снабжения населения топливом, продовольствием и другими товарами;

- увеличение потока отдыхающих и туристов;

- сокращение шумового воздействия автотранспорта и эмиссии вредных веществ;

- развитие межрегиональных связей и торговли;

- снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций и укрепление обороноспособности страны.

Предлагаемые настоящим проектом типы примыканий и пересечений категорированных автодорог выбраны авторами проекта условно и являются основанием только для резервирования территории. Конкретные типы примыканий и точные технические характеристики определяются на последующих стадиях проектирования.

Проектируемая транспортная схема поселения является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и разработана с учетом увеличения ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи с населенными пунктами и функциональными зонами, отдельно стоящими объектами на межселенных территориях и автомобильными дорогами общей сети.

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

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.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) в поселении обозначены в СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

– согласно п. 11.27 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

– согласно п. 11.26 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

– согласно п. 6.33 организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

– СТО - суммарной мощностью 26 постов;

– АЗС - суммарной мощностью 4 топливо-раздаточные колонки;

– сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 4752 машино-мест.

Увеличение парка автомобилей потребует развития предприятий автосервиса, станций технического обслуживания. Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено создание сети дорожного автосервиса (автокемпингов, станций технического обслуживания, стоянок и т.д.), новое строительство которых предусмотрено на северной окраине станицы Ладожской вдоль автодороги на г. Темрюк – г. Краснодар – г. Крототкин – граница Ставропольского края.

В Ладожском сельском поселении основными принципами размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранение существующих объектов хранения транспортных средств;
- продолжить сооружение боксовых гаражей;
- организовать открытые стоянки постоянного хранения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

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

автомобилизации населения. Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки населенных пунктов;

2. Оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах населенных пунктов;

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для транспорта инвалидов в соответствии с СП 59.13330.2012.

В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012, на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

до 100 включительно – 5%, но не менее одного места;

от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;

от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;

1001 место и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м.

Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Индивидуальный транспорт жителей индивидуальной жилой застройки планируется хранить на приусадебных участках. Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории станицы Программой предусматривается система пешеходных улиц.

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

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
4. Организация тротуаров на основных улицах станицы;
6. Организация пешеходных переходов;
5. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;
6. Организация велосипедных дорожек (на расчетный срок).

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения планируется внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения. Реализация мероприятий 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.

Кроме того, на перспективу планируется строительство северного обхода станицы Ладожская, позволяющего изолировать жилую застройку и пешеходное движение от пропуска транзитного грузового транспорта.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

В соответствии с Постановлением Администрации Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района от 09.02.2017 г. №11 «О внесении изменений в Постановление Администрации Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района от 09.11.2016 года №297 «Об утверждении муниципальной программы «Благоустройство территории Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района» на 2017 год запланированы

мероприятия по развитию дорог и ее благоустройства. В таблице 5.6.1 представлен титульный список мероприятий и объемы финансирования.

Таблица 5.6.1

Титульный список мероприятий по муниципальной программе «Благоустройство территории Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района» на 2017 год

№ п./п	Наименование работ и мероприятий	Годовая программа тыс. руб.
1.1	Обслуживание и ремонт уличного искусственного освещения и электроустановок	250,0
1.2	Уличное освещение	1000,0
1.3	Озеленение	56,8
	Итого	1306,8

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

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

На первую очередь и расчетную перспективу в Ладожском сельском поселении планируется реализация следующих мероприятий:

- строительство двух путепроводов через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный и пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала;
- в целях безопасности по ул. Хлеборобной необходима организация регулируемого переезда с системой УЗП;
- строительство северного обхода населенных пунктов: ст. Воронежской, г. Усть-Лабинска, ст. Ладожской, позволяющего изолировать жилую застройку и пешеходное движение от пропуска транзитных транспортных потоков территориальной автомобильной дороги направления г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края;

- совершенствование и развитие объектов придорожного сервиса (автокемпингов, станций технического обслуживания, стоянок и т.д.), новое строительство которых предусмотрено на северной окраине станицы Ладожской вдоль автодороги на г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края.

К основным мероприятиям по развитию транспортной инфраструктуры на территории станицы Ладожская относятся:

- приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

- необходимость устройства двухуровневых транспортных развязок:
в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края;
автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный);

- реконструкция дорог с грунтовым покрытием;
- увеличение освещенных частей улиц и проездов;
- строительство тротуаров на основных улицах станицы Ладожская.

На равне с представленными выше мероприятиями, направленными на расширение улично-дорожной сети, снижению нагрузки на улично-дорожную сеть и ее оптимизации необходимо выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения

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

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета и бюджета муниципального образования Ладожского сельского поселения, а

также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из краевого бюджета определяются после принятия краевых программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система Ладожского сельского поселения является элементом транспортной системы Усть-Лабинского муниципального района и Краснодарского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления и органов власти Усть-Лабинского района и Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Объем средств на реализацию мероприятий

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс.руб.							Источник финансирования
	всего	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2027 годы	
Обслуживание и ремонт уличного искусственного освещения и электроустановок	250	250						МБП, МБР, ОБ, ФБ
Уличное освещение	1000	1000						МБП, МБР, ОБ, ФБ
Озеленение	56,8	56,8						МБП, МБР, ОБ, ФБ
Строительство путепровода через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный	190500						190500	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Строительство пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала	2450		2450					МБП, МБР, ОБ, ФБ
Организация регулируемого переезда с системой УЗП по ул. Хлеборобной	2900			2900				МБП, МБР, ОБ, ФБ
Строительство северного обхода ст. Ладожской	198000						198000	МБП, МБР, ОБ, ФБ

Реконструкция автомобильных дорог с грунтовым покрытием на асфальтобетонное	661200						661200	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Устройство двухуровневой транспортной развязки в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края	175000						175000	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Устройство двухуровневой транспортной развязки автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный)	250000						250000	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Строительство тротуаров на основных улицах станицы Ладожская	27300						27300	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Строительство АЗС	-	-	-	-	-	-	-	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Строительство гаражей	-	-	-	-	-	-	-	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	-	-	-	-	-	-	-	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Организация автостоянок около объектов обслуживания	-	-	-	-	-	-	-	МБП, МБР, ОБ, ФБ

Создание инфраструктуры автосервиса	-	-	-	-	-	-	-	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них	196600	10000	12000	15000	17500	20300	121800	МБП, МБР, ОБ, ФБ
Всего	1705256,8	11306,8	14450	17900	17500	20300	1623800	

*ФБ – федеральный бюджет, ОБ – краевой бюджет, МБР – местный бюджет Усть-Лабинского района, МБП – местный бюджет муниципального образования, ВИ – внебюджетные источники

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Ладожское сельское поселение 1705256,8 тыс.рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

Таблица 6.2

График выполнения мероприятий

Наименование мероприятия	Год реализации					
	2017 год	2018 год	2019год	2020 год	2021 год	2022-2027 годы
Обслуживание и ремонт уличного искусственного освещения и электроустановок	+					
Уличное освещение	+					
Озеленение	+					
Строительство путепровода через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный						+
Строительство пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала		+				
Организация регулируемого переезда с системой УЗП по ул. Хлеборобной			+			
Строительство северного обхода ст. Ладожской						+
Реконструкция автомобильных дорог с грунтовым покрытием на асфальтобетонное						+
Устройство двухуровневой транспортной развязки в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края						+
Устройство двухуровневой транспортной развязки автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный)						+
Строительство тротуаров на основных улицах станицы Ладожская						+
Строительство АЗС	+	+	+	+	+	+
Строительство гаражей	+	+	+	+	+	+
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	+	+	+	+	+	+
Организация автостоянок около объектов обслуживания	+	+	+	+	+	+
Создание инфраструктуры автосервиса	+	+	+	+	+	+
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них	+	+	+	+	+	+

7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения

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

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

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

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

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета поселения, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$\text{Уэф} = \frac{\text{Фф}}{\text{Фп}},$$

где:

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

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

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

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

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

Таблица 7.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	<ul style="list-style-type: none"> - Организация регулируемого переезда с системой УЗП по ул. Хлеборобной; - Строительство северного обхода ст. Ладожской 	Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	<ul style="list-style-type: none"> - Устройство двухуровневой транспортной развязки в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края; - Устройство двухуровневой транспортной развязки автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный) 	Увеличение пассажиропотока на 15%

<p>Развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Строительство АЗС; - Строительство гаражей; - Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания; - Организация автостоянок около объектов обслуживания; - Создание инфраструктуры автосервиса 	<p>Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%, обеспечение личного транспорта населения объектами хранения на 90%</p>
<p>Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</p>	<p>Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Строительство тротуаров на основных улицах станицы Ладожская; - Строительство пешеходного перехода в районе железнодорожного вокзала 	<p>Снижение времени в пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов</p>

<p>Организации дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков</p>	<p>Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Обслуживание и ремонт уличного искусственного освещения и электроустановок; - Уличное освещение; - Озеленение; - Строительство путепровода через железную дорогу в месте соединения с ул. Бабкова и пер. Горный 	<p>Снижение вероятности ДТП на 30 % , снижение загрузки улично-дорожной сети на 25%, снижение социального риска на 44%</p>
<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них; - Реконструкция автомобильных дорог с грунтовым покрытием на асфальтобетонное 	<p>Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на</p>

	сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры		45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 %
--	--	--	---

8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Ладожского сельского поселения

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного

самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

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

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

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

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

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края и Усть-Лабинского района, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского поселения, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

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

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

Транспортная система Ладожского сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования

внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Ладожского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Предлагаемые мероприятия могут быть реализованы в рамках сложившейся системы организации работы на данном направлении. Разработчик Программы не видит оснований для институциональных преобразований в рассматриваемом периоде.