Приложение 1

 к проекту решения Совета

 от 27 октября 2017 года № 204

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Марьинского сельского поселения Тбилисского района**

 **на 2017 - 2030 годы**

**Паспорт**

 Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Марьинского сельского поселения Тбилисского района

 на 2017 - 2030 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Марьинского сельского поселения Тбилисского района на 2017-2030 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района Юридический и почтовый адрес: 352378, Краснодарский край, Тбилисский район, х.Марьинский, ул. Мамеева, 58 |
| Разработчик Программы | Администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района Юридический и почтовый адрес: 352378, Краснодарский край, Тбилисский район, х.Марьинский, ул. Мамеева, 58 |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Марьинского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы  | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Марьинского сельского поселения;2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3. Улучшение транспортного обслуживания населения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения км;Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, 10 %;Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа1 этап – с 2017 по 2020 годы2 этап – с 2021 по 2030 годы |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | * + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
	+ инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;

-комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;* + капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
	+ оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;
 |
| Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.) | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 18030041 руб., в том числе по годам:2017 год - 1230041 рублей; 2018 год - 1400000 рублей; 2019 год - 1400000рублей;2020 год - 1400000рублей;2021-2030 годы - 12600000 рублей.Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Тбилисский район, бюджета Марьинского сельского поселения Тбилисского района и внебюджетных источников. |

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

**1.1. Анализ положения Марьинского сельского поселения Тбилисского района в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Марьинское сельское поселение занимает территорию общей площадью 6634 м2, что составляет 0,6% от площади района.

В состав муниципального образования Марьинское сельское поселение входят:

- хутор Марьинский – административный центр поселения с численностью населения 860 чел.;

- хутор Екатеринославский (420 чел.);

- хутор Терско-Каламбетский (314 чел.);

- хутор Зубов (275 чел.);

- хутор Зайчанский (101 чел.);

- хутор Зиссермановский (252 чел.);

- хутор Долинов (0 чел.).

Административный центр поселения – хутор Марьинский, расположен в 135 километрах от города Краснодара. От морских портов Краснодарского края район удален на расстояния:

- от порта г. Новороссийск – на 277 км.;

- от порта г. Темрюк – на 293 км,;

- от порта г. Ейск – на 297 км.

По территории Марьинского сельского поселения проходит краевая автодорога IV технической категории х.Неелиинский-с.Шереметьевское с подъездом к хутору Марьинский IV категории. Севернее автодороги х.Неелиинский - с.Шереметьевское подъезд к хутору Екатеринославскому IV категории. По границе с Ванновским сельским поселением проходит автодорога III категории ст.Тбилисская - ст.Воздвиженская.

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

История развития хутора Марьинского началась с 1876 года. Первые жители приехали с Украины и заняли южную часть реки Зеленчук. Они стали селиться на землях барыни Марьи, которая, уезжая, продала землю крестьянам и просила назвать хутор ее именем. В 1876 году хутор назвали Марьиным. В благодарность за это барыня Марья построила кирпичное здание школы.

С 1920 года продолжилось строительство жилых домов, хутор Марьинский входил в состав Ванновской волости Кавказкого отдела.

В 1921 году начали организовываться первые партячейки. Активистами были: Титарев, Кудлаев, Чирва, Ковальчук, они начали организовывать сбор сельскохозяйственных налогов. А уже в 1922-23 годах кулаки пытались их расстрелять.

2 июня 1924 года Президиум ВЦИК принял постановление о районировании, согласно которому образовались новые административно-территориальные единицы – округа и районы. Вместо Кубано-Черноморской области на ее территории было образовано 4 округа, которые делились на районы, районы - на сельские Советы. С этого времени был образован и Марьинский сельский Совет.

На начало 1925 года Марьинский сельский Совет входил в Кропоткинский район Армавирского округа.

В 1927 году взят курс на коллективизацию, что повлекло коренные перемены в жизни хуторян. В этом году под руководством Таранова С. В., Давыденко Ф.Ф. было организовано товарищество по совместной обработке земли – ТОЗ.

В 1929 году общее собрание хутора развернуло всестороннюю работу по подготовке и проведению общей коллективизации.

В конце 1929 - начале 1930 года на территории Марьинского сельского Совета стали создаваться первые колхозы. В конце 1930 года образовался крупный единый колхоз «Чкалов», который включал в свои ряды более 90% жителей. Председателем его был выбран Давыденко Даниил Поликарпович.

31 декабря 1934 года ВЦИК утвердил новое административно-территориальное деление края. Армавирский район был подвергнут разукрупнению и Марьинский сельский Совет перешел в Ванновский район.

4 мая 1941 года Ванновский район упразднили. Марьинский сельский Совет перешел к Тбилисскому району.

24 декабря 1950 года из 5-ти мелких колхозов Марьинского сельского Совета образовалось укрупненное хозяйство, названное колхозом имени Фрунзе с центральной усадьбой в хуторе Марьинском.

1 февраля 1963 года Марьинский сельский Совет в составе Тбилисского района вошел в Кавказкий район, с 4 марта 1964 г. – в Усть-Лабинский.

Указом президиума Верховного Совета РСФСР от 30 декабря 1966 года был вновь образован Тбилисский район.

До 1988 года в состав Марьинского сельского Совета входили хутора Марьинский, Долинов, Екатеринославский, Зайчанский, Зиссермановский, Зубов, Леоновка и Терско-Каламбетский.

Решением Тбилисского райисполкома от 28 апреля 1988 года №116 (протокол №7) хутор Леоновка был исключен из учетных данных как фактически не существующий.

Указом президента Российской Федерации от 21 сентября 1993 года сельские Советы были ликвидированы.

Устав Тбилисского района в редакции 1996 года определил новое внутрирайонное территориальное образование - Марьинский сельский округ.

1 января 2006 года с введением в действие Федерального Закона от 6 октября 2003 года № 131-Ф3 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в составе муниципального образования Тбилисский район образовано муниципальное образование Марьинское сельское поселение (хутора Марьинский, Долинов, Екатеринославский, Зайчанский, Зиссермановский, Зубов и Терско-Каламбетский) с административным центром - хутором Марьинским.

Численность постоянного населения Марьинского сельского поселения на 01.01.2016 года составляет 2306 человек,

В настоящее время в Марьинском сельском поселении сложилась следующая демографическая ситуация:

- население моложе трудоспособного возраста – 657 человек;

- население трудоспособного возраста – 1325 человека,

 - пенсионного возраста – 576 человека.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности жизни населения.

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

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка), в результате чего средний коэффициент семейности ниже среднекраевого.

Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

 Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Природные ресурсы – значимый фактор для привлечения инвесторов в пищевую промышленность, сельское хозяйство, добывающие производства.

Прогноз социально-экономического развития разработан на основе различных комплексных и целевых программ социально-экономического развития, а также схем территориального планирования Краснодарского края и Тбилисского района, с учетом стратегических направлений, инвестиционных проектов и предложений Марьинского сельского поселения.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в Марьинском сельском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Марьинского сельского поселения Тбилисского района утвержден решением Совета Марьинского сельского поселения Тбилисского района от 28 cентября 2010 год, согласно которому установлены и утверждены:

- территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

- функциональное зонирование территории поселения;

- границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства муниципального уровня.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Марьинского сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Марьинского сельского поселения составляет 21,652 км., из них в гравийном исполнении 14,884 метра, 6,768 км асфальто-бетонное покрытие.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится на 15 процентов.

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

 Транспортная инфраструктура – [система](http://official.academic.ru/23018/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и [сооружения](http://official.academic.ru/23891/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами.

 Транспортная инфраструктура Марьинского сельского поселения представлена автомобильными дорогами IV технической категории х.Неелиинский - с.Шереметьевское с подъездом к хутору Марьинский IV категории. Севернее автодороги х.Неелиинский - с.Шереметьевское подъезд к хутору Екатеринославскому IV категории. По границе с Ванновским сельским поселением проходит автодорога III категории ст.Тбилисская - ст.Воздвиженская.

 Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов находится на расстоянии в 16 км (ст. Тбилисская), а для перевозки пассажиров – 16 км (ст. Тбилисская).

 Внешние транспортно-экономические связи Марьинского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

 Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

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

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

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

Улично-дорожная сеть поселения входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

В основе сети основных сельских дорог лежит пересечение двух главных направлений – юг-север и запад-восток.

Особенностью населенного пункта является наличие транспортных потоков, проходящих через его территорию. Возможность обходного транзитного движения отсутствует, поэтому транспорт движется по дорогам внутри населенного пункта. Основными улицами, по которым осуществляется движение транспортных потоков, является улица Мира и улица Мамеева хутора Марьинского, которые является частью автомобильной дороги регионального значения.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и находится в неудовлетворительном состоянии. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Марьинского сельского поселения сведены в таблице 1.

Таблица 1.

Показатели существующей улично-дорожной сети Марьинского сельского поселения Тбилисского района

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1№п/п | Наименования автомобильных дорог | Протяженность(км) | Исполение |
| 11. | х. Зайчанский, ул.Луговая | 1,295 | Гравийное |
| 22. | х. Зиссермановский, ул. Зелёная | 0,600 | Гравийное |
| 33. | х.Зиссермановский, ул. Красная | 1.500 | Гравийное |
| 44. | х.Зиссермановский, ул. Сибирская | 0.800 | Гравийное |
| 55. | х. Зиссермановский ул. Верхняя | 1,100 | Гравийное |
| 66. | х.Зубов, ул. Красная Поляна | 0,809 | Гравийное |
| 77. | х. Зубов, ул.Зеленчукская | 0,938 | Гравийное |
| 88. | х. Зубов,ул.Северная | 0,347 | Гравийное |
| 99. | х.Зубов, 1-й проезд от ул. Зеленчукской до трассы | 0,424 | Гравийное |
| 110. | х. Зубов, ул. Молодёжная | 0,457 | Гравийное |
| 111. | х. Зубов, 2-й проезд от ул. Зеленчукской до трассы | 0,422 | Гравийное |
| 112. | х. Марьинский от мех тока до комбикормового завода | 0,879 | Гравийное |
| 113 | х. Марьинский, ул. Кожевника | 1008 | Гравийное |
| 114. | х.Екатеринославский, пер Степной | 0,357 | Гравийное |
| 115. | х.Екатеринославский, ул. Западная | 0,505 | Гравийное |
| 116. | х.Екатеринославский,ул. Кубанская | 2,630 | Гравийное |
| 17 | х.Екатеринославский, ул. Колхозная | 0,822 | Гравийное |
| 118. | х. Марьинский ул. Северная | 0,62 | Асфальтное |
| 19 | х. Марьинский ул. Северная | 0,7 | Асфальтное |
| 20 | х. Марьинский ул. Школьная | 0,925 | Асфальтное |
| 21 | х. Марьинский, ул. Мамеева | 0,962 | Асфальтное |
|  | х. Терско-Каламбетский, ул. Прикубанская | 3,25 | Асфальтное |
|  | Дорога от мех тока до комбикормового завода | 0,311 | Асфальтное |

 |
|  |

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Марьинского сельского поселения относятся к IV, V технической категории, с общим числом полос движения 2-1 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5м. Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам IV-V категории.

Основными улица движения автомобильного транспорта хутора Марьинского являются ул. Мира, ул. Мамеева, ул. Школьная, ул. Северная, т.е. те улицы по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 100 до 500 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 100 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Улично-дорожная сеть Марьинского сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения. Помимо химического загрязнения атмосферного воздуха для транспорта характерны и другие виды негативного воздействия на среду обитания человека. Так, большинство выбросов токсических веществ сосредоточиваются на поверхности почвы, где происходит их постепенное депонирование, что ведет к изменению химических и физико-химических свойств субстрата. Марьинским сельским поселением разработана рабочая программа производственного контроля качества почвы на 2013-2017 гг., согласно которой ежегодно берутся пробы почв с территории поселения на проведения исследования их на санитарно-химическое загрязнение, в т.ч. тяжелые металлы, радиологическое загрязнение, бактериологическое загрязнение, гельминтологическое загрязнение, энтомологическое загрязнение. Заключение протоколов испытаний почвы показывают соответствие отобранным пробам требованиям Сан ПиН 2.1.7.1287-03 «Санитарно-эпидемиологические требования к качеству почвы».

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Марьинского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах сельского поселения имеет важное значение для поселения.

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Марьинском сельском поселении составляет 21.652 км, в том числе с твердым покрытием 6.768 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Марьинского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год). На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 50, легковых – 620.

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Так как через территорию Марьинского сельского поселения проходит краевая автодорога IV технической категории х.Неелиинский-с.Шереметьевское с подъездом к хутору Марьинский IV категории, то жители поселения могут перемещаться по любым автотранспортным маршрутам (в районный центр – ст. Тбилисская, краевой центр – г. Краснодар, г. Лабинск, г. Майкоп и т.д.).

Автотранспортные предприятия на территории Марьинского сельского поселения отсутствуют.

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

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

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по пешеходным дорожкам (тротуарам), что существенно уменьшает возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

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

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается в центре хутора Марьинского. Максимальные величины корреспонденций грузового транспорта образуются как внутри промышленных секторов поселения, так и на связях между ними.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Марьинского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 10т, а также от 10 до 20 т. Основными улицами по которым происходит движение грузовых транспортных средств в хуторе Марьинском являются ул. Мира, ул. Мамеева, ул. Школьная.

На территории поселения не расположены участки дорожных служб.

Ближайший, это ДСУ 7, ст. Тбилисская. Руководитель Стягов А.А.

Данная дорожная службы регулярно проводят работы по ремонту дорог, очистки от снега, обработки дорог противогололедными материалами, сбором мусора с обочин дорог, ремонтом и содержанием остановочных пунктов.

На территории поселения функционирует муниципальное унитарное предприятие «Марьинское», которое обеспечивает население питьевой водой, а также осуществляет сбор и вывоз твердых и жидких бытовых отходов от населения и предприятий. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора в выходные дни. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега. На территории предприятия владельцы грузовых транспортных средств осуществляют временное хранение своего транспорта.

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

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Марьинского сельского поселения Тбилисского района**

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

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

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

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

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Марьинского 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 внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Марьинского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Марьинского сельского поселения.

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

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

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутри поселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений (актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*).

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 3000 человек. Соответственно, в течение первой очереди и расчетного срока подлежит расселению 700 человека или 230 семей, при условно принимаемом коэффициенте семейности равном 3.

С учетом освоения территорий под застройку индивидуальными жилыми домами с участками при доме от 0,15 до 0,20 га, потребность в селитебной территории составит 46 га.

Расчет территории для размещения объектов социального, культурного, коммунально-бытового обслуживания произведен исходя из нормы 25% от площади жилой территории и составляет 11,5 га.

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки, это в среднем 7,6 га.

Расчет ландшафтно-рекреационных территорий производится согласно нормам СП 42.13330.2011. Площадь озелененных территорий для сельских поселений рассчитывается, исходя из норматива 12 м2/чел. Площадь озелененных территорий на расчетный срок составляет 1,91 га.

Расчет коммунально-складской зоны производится, исходя из норматива 2,5 м2 на одного человека постоянного населения и 6 м2 на одного отдыхающего (временного населения). Потребность в коммунально-складской зоне составит 1,7 га, в том числе:

* 1750 м2 для постоянного населения;
* 4200 м2 для временного населения.

Также, были учтены приоритетные направления развития населенных пунктов, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

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

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

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории поселения;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

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

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

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

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

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

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

Таблица 2.

Прогноз транспортного спроса сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.4 | автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития дорожной сети поселения |
| 3.1 | протяженность дорожной сети | км | 21.652 | 21,652 | 21,652 | 21,652 | 21,652 | 21,652 | 21,652 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 221 | 243 | 265 | 287 | 309 | 331 | 400 |
| 4.2 | общественный транспорт | авт. | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

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

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

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц.

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

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

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 7 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

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

Таблица 4.

Основные показатели улично-дорожной сети Марьинского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия**  | **Ед.изм.** | **Кол-во** |
| **2016** | **I этап** | **I I этап** |
| 1 | Асфальт | км  | 6,768 | 8 | 15 |
| 2 | Гравий | Км | 14,884 | 15,884 | 10,884 |

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

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

На территории Марьинского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 3000 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, суммарное количество автомобилей составит 900 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* пункты 6.40, 6.41:

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

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

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 4, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

Для улучшения обслуживания автомобильного транспорта жителей предусмотрено размещение 1 автомойки мощностью 3 поста.

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, неповседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

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

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

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

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

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

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

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

Проектом генерального плана Марьинского сельского поселения предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

 - реконструкция автомобильной дороги федерального значения;

* строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков;

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

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

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

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

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Марьинского сельского поселения составит 27% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

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

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

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

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

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020г.):

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

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

на расчётный срок (2030г.):

* + дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Тбилисского района и Краснодарского края;
	+ упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
	+ проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
	+ строительство новых главных и основных автодорог;

 строительство улично-дорожной сети на территории поселения нового жилищного строительства.

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

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

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

* + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2017-2018 гг;
	+ инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2018 гг;
	+ комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров – 2020-2030 гг;
	+ капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2030 гг;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2030 гг;
	+ оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2017-2030 гг;
	+ создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Тбилисский район, бюджета Марьинского сельского поселения Тбилисского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляя 18030041 руб., в том числе по годам:

2017 год - 1230041 рублей;

2018 год - 1400000 рублей;

2019 год - 1400000рублей;

2020 год - 1400000рублей

2021-2030 годы - 12600000 рублей

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

| **Таблица 2. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** |
| --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | статус | Годы реализации | Объем финансирования, тыс.рублей | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
| Всего | в разрезе источников финансирования |
| краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Марьинского сельского поселения Тбилисского района на 2017-2030 годы |
| 11. | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Марьинского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| 11.1. | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Марьинского сельского поселения |
| 11.1.1. | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства |  |  |  |  |  |  |  | безопасное использование искусственных сооружений на автомобильных дорогах | администрация Марьинского сельского поселения |
| 2017 | 150,0 |  |  | 150,0 |  |
| 2018 | 150,0 |  |  | 150,0 |  |
| 2019 | 150,0 |  |  | 150,0 |  |
| 2020 | 150,0 |  |  | 150,0 |  |
| 2021-2030 |  1500,0 |  |  | 1500,0 |  |
| **Всего** | **2100,0** |  |  | **2100,0** |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 11.1.2. | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров |  |  |  |  |  |  |  | Подготовка проектно-сметной документации и проведение гос.экспертизыСтроительство 6,1 км дорог местного значения  | администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района |
| 2017 | 170,0 |  |  | 170,0 |  |
| 2018 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| 2019 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| 2020 | 100,0 |  |  | 100,0 |  |
| 2021-2030 | 500,0 |  |  | 500,0 |  |
| Всего | **1170,0** |  |  | **1170,0** |  |  |  |
| 1.1.5. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  |  |  |  |  |  |  | Автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района |
| 2017 | 1230,0 |  |  | 1230,0 |  |
| 2018 | 1400,0 |  |  | 1400,0 |  |
| 2019 | 1400,0 | 2000,0 |  | 3400,0 |  |
| 2020 | 1400,0 | 2000,0 |  | 3400,0 |  |
| 2021-2030 | 14000,0 | 20000,0 |  |  34000,0 |  |
| Всего | **19430,0** | **24000,0** |  | **43430,0** |  |  |  |
| 11.2. | Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях |
| 11.2.1. | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов |  |  |  |  |  |  |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района |
| 2017 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2018 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2019 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2020 | 80,0 |  |  | 80,0 |  |
| 2021-2030 | 800,0 |  |  |  800,0 |  |
| Всего | **1120,0** |  |  |  **1120,0** |  |  |
| 11.3. |  Задача: улучшение транспортного обслуживания населения |
| 11.3.1. | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта |  |  |  |  |  |  |  | создание комфортных условий для граждан | администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района |
| 2017 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| 2018 |  |  |  |  |  |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2030 | 200,0 |  |  | 200,0 |  |
| Всего | **400,0** |  |  | **400,0** |  |  |
| 11.3.2. | Создание инфраструктуры автосервиса |  |  |  |  |  |  |  | создание комфортных условий для граждан | администрация Марьинского сельского поселения Тбилисского района |
| 2017 | 1000,0 |  |  |  | 1000,0 |
| 2018 | 1000,0 |  |  |  | 1000,0 |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2030 | 10000,0 |  |  |  | 10000,0 |
| Всего | **12000,0** |  |  |  | **12000,0** |  |
|  | Итого по основным мероприятиям |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2017 |  6930,0 | 3000,0 |  |  2930,0 | 1000,0 |
| 2018 | 6730,0 | 3000,0 |  | 2730,0 | 1000,0 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

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

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.
2. Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

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

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

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Марьинского сельского поселения на период 2017-2030 годов приведены в таблице 5.

Таблица 5.

Территория Марьинского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ** |
| **1 ОЧЕРЕДЬ** | **РАСЧЕТНЫЙ СРОК** |
| Транспортная инфраструктура |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | Км | 1,1 | 6,1 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 1 | 2 |
| 3 | Автомойка | ед. | 1 | 1 |

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

* Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;
* Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;
* Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 4.3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица измерения |  | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021-2030 |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. |  | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 13 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. |  | - | - | - | - | - |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % |  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Марьинского сельского поселения представлены в таблице 4.4.

Таблица 4.4

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

| **№ п/п** | **Наименование показателя**  | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчетный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **НАСЕЛЕНИЕ** |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 2306 | 3000 |
| **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА** |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | Км | 21,652 | 21,652 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | Км | 6,768 | 15 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | Автомобилей | 221 | 300 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 1 | 1 |
| 2.6 | Количество станций технического обслуживания | ед. | 0 | 2 |
| 2.7 | Количество автодорожных мостов | ед. | 0 | 0 |

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

**Марьинского сельского поселения Тбилисского района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

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

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

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

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

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