**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**ЧЕПИГИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ БРЮХОВЕЦКОГО РАЙОНА**

**КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

**на период 2017 – 2021 годы с перспективой**

**до 2032 года**

2017 год

**Оглавление**

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc472603619)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8](#_Toc472603620)

[1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Чепигинского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 8](#_Toc472603621)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Чепигинского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 9](#_Toc472603624)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта..................................................................14](#_Toc472603625)

[1.3.1. Автомобильный транспорт 15](#_Toc472603626)

[1.3.2. Водный транспорт 17](#_Toc472603627)

[1.3.3. Воздушным транспортом 17](#_Toc472603628)

[1.3.4. Железнодорожный транспорт 17](#_Toc472603629)

[1.4. Характеристика сети дорог Чепигинского сельского поселения, параметры дорожного движения. 17](#_Toc472603630)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Чепигинском сельском поселении обеспеченность парковками (парковочными местами) 19](#_Toc472603631)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 21](#_Toc472603632)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 21](#_Toc472603633)

[1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 22](#_Toc472603634)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 22](#_Toc472603635)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 22](#_Toc472603636)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения 24](#_Toc472603637)

[1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения 24](#_Toc472603638)

[1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 25](#_Toc472603639)

[2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕПИГИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 26](#_Toc472603640)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 26](#_Toc472603641)

[2.2. Прогноз транспортного спроса Чепигинского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 26](#_Toc472603642)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта..............................................................................................................29](#_Toc472603643)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети 30](#_Toc472603644)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 31](#_Toc472603645)

[2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 31](#_Toc472603646)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 35](#_Toc472603647)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 37](#_Toc472603648)

[4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 38](#_Toc472603649)

[4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 38](#_Toc472603650)

[4.1.1. Воздушный транспорт 38](#_Toc472603651)

[4.1.2 Речной транспорт 38](#_Toc472603652)

[4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 38](#_Toc472603653)

[4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 38](#_Toc472603654)

[4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 39](#_Toc472603655)

[4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 39](#_Toc472603656)

[4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Чепигинского сельского поселения 39](#_Toc472603657)

[5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 41](#_Toc472603658)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 41](#_Toc472603659)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 41](#_Toc472603660)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 41](#_Toc472603661)

[5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 42](#_Toc472603662)

[6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 43](#_Toc472603663)

[7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 44](#_Toc472603664)

[8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 46](#_Toc472603665)

[9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕПИГИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 48](#_Toc472603666)

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения до 2021 года и на период до 2032 года |
| Основание для разработки программы | * Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; * Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; * Генеральный план Чепигинского сельского поселения Брюховецкого района Краснодарского края на период до 2032 года; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | **Заказчик:** Администрация Чепигинского сельского поселения,  352763, Краснодарский край, Брюховецкий район, ст-ца Чепигинская, ул. Красная д.29.  **Разработчик:** ООО «ЭнергоАудит»,  160011, Вологодская область, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202 |
| Цели и задачи программы | Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  Задачи программы:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Чепигинского сельского поселения;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Чепигинского сельского поселения;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Чепигинского сельского поселения;  г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Чепигинского сельского поселения;  д) создание условий 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) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | * Увеличение доли улично-дорожной сети с твердым покрытием до 40%; * Увеличения парковочного пространства 100 мест; * Установка дорожных знаков до 207 шт.; * Внедрение интеллектуальных транспортных систем - 1 единица: * Ремонт остановочных павильонов 4 единиц; * Снижение число зарегистрированных ДТП до 0; * Строительство АЗС - 1 единиц; * Строительство новых СТО – 5 станций. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Срок и этапы реализации программы | С 2017 по 2021 годы и на период до 2032 года.  Этапы:  I этап: 2017-2021гг;  II этап: 2022-2032 гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования – 23 969 тысяч рублей, из них:   * за счет средств краевого бюджета – 2756 тысяч рублей; * за счет средств бюджета сельского поселения – 12213 тысяч рублей. * внебюджетные средства – 9000 тысяч рублей.   Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ. |

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Чепигинского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Брюховецкого района составляет 0,455 км/кв. км, что меньше среднекраевого значения (0,508 км/кв.км). При плотности населения 39 чел/кв.км (среднее значение по краю – 68,105 чел/кв.км) на каждого жителя района приходится 0,011 км автомобильных дорог общего пользования.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих по территории Брюховецкого района, по состоянию на 1 января 2009 года, составляет 210,912 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 181,04 км, гравийные 29,872 км (14,2%).

Основные транзитные маршруты регионального значения образуют автодороги ст. Новоджерелиевская – ст. Брюховецкая – ст. Батуринская и г. Краснодар – г. Ейск.

Все населенные пункты района связаны с районным центром, близлежащими городами Краснодар, Ростов-на-Дону, Ейск, другими городами и районными центрами Кубани автобусными линиями.

Все имеющиеся на территории муниципального образования инвестиционные площадки обеспечены подъездными дорогами.

Основные перспективы развития региональной дорожной сети района связаны с планируемой на долгосрочный период реконструкцией автомобильной дороги Краснодар - Ейск. На среднесрочную и долгосрочную перспективу – перевод гравийных дорог в асфальтобетон (в первую очередь, в населенных пунктах), расширение существующих дорог.

На территории муниципального образования Брюховецкий район имеется два автовокзала, (ст. Брюховецкая, ст. Новоджерелиевская), более 70 остановочных павильонов и около 20 остановочных площадок.

Разработаны и утверждены 11 автобусных маршрутов регулярного сообщения, в т. ч. 10 маршрутов пригородного сообщения и 1 городской маршрут.

*Железная дорога*

Протяженность железных дорог, проходящих по территории района, составляет:

– Краснодар – Ростов-на-Дону – 30 км;

– Тимашевск – Приморско-Ахтарск – 14,5 км.

На территории района имеется одна железнодорожная станция и две посадочные платформы (ст. Переясловская, ст. Чепигинская).

Имеется 11 железнодорожных переездов, в том числе 5 ведомственных.

Для доставки и отправки грузов и продукции к крупным предприятиям имеются действующие железнодорожные тупики.

Приоритетным направлением развития транспортной инфраструктуры является строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог.

Для развития транспортной инфраструктуры и сохранения существующей сети автомобильных дорог, муниципальное образование Брюховецкий район планирует ежегодно участвовать в ВЦП «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края». В 2012 году в рамках данной программы отремонтировано более 20 км автодорог на сумму около 58 млн. рублей.

Для повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в районе действует муниципальная целевая программа «Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на территории муниципального образования Брюховецкий район на 2007 – 2012 годы». Запланирована разработка и реализация программы и на последующие периоды.



## 1.2 Социально-экономическая характеристика Чепигинского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

***Краткая характеристика Чепигинского сельского поселения***

Таблица 1.1

Общие сведения о Чепигинском сельском поселении Брюховецкого района Краснодарского края

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование показателей** | **Показатель** |
| 1.  2.  3.  4. | Территория, га  Население (всего), чел.  Темпы развития численности населения 2011-2016 гг, %.  Количество населенных пунктов | 22200  3733  сниж. 5,4%  5 |

Чепигинское сельское поселение расположено в северо-западной части Брюховецкого района и имеет общие границы:

* на севере и западе – с Каневским районом;
* на востоке – с Переясловским сельским поселением;
* на юге – с Брюховецким и Новоджерелиевским сельскими поселениями.

Административная черта:Законом Краснодарского края от 5 мая 2004 года № 669-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Брюховецкий район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ» Чепигинское сельское поселение является муниципальным образованием Брюховецкого района, наделенным статусом сельского поселения с установленными границами.

Население (на 01.01.2016 г.) составляет 3733 чел. На территории Чепигинского сельского поселения расположено 5 населенных пунктов: станица Чепигинская, хутор Киновия, поселок Лебяжий Остров, поселок Лиманский, поселок Раздольный.

Таблица 1.2

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Численность населения, чел.** |
| **2016 г.** |
| ст. Чепигинская | 1987 |
| х. Киновия | 360 |
| п. Лебяжий Остров | 387 |
| п. Раздольный | 422 |
| п. Лиманский | 577 |
| **Итого по поселению:** | **3733** |

Административным центром поселения является станица Чепигинская, которая расположена в центральной части поселения, на расстоянии 24,5 км от его центра – станицы Брюховецкой, 42 км от г. Тимашевска и 109 км от краевого центра – г. Краснодара.

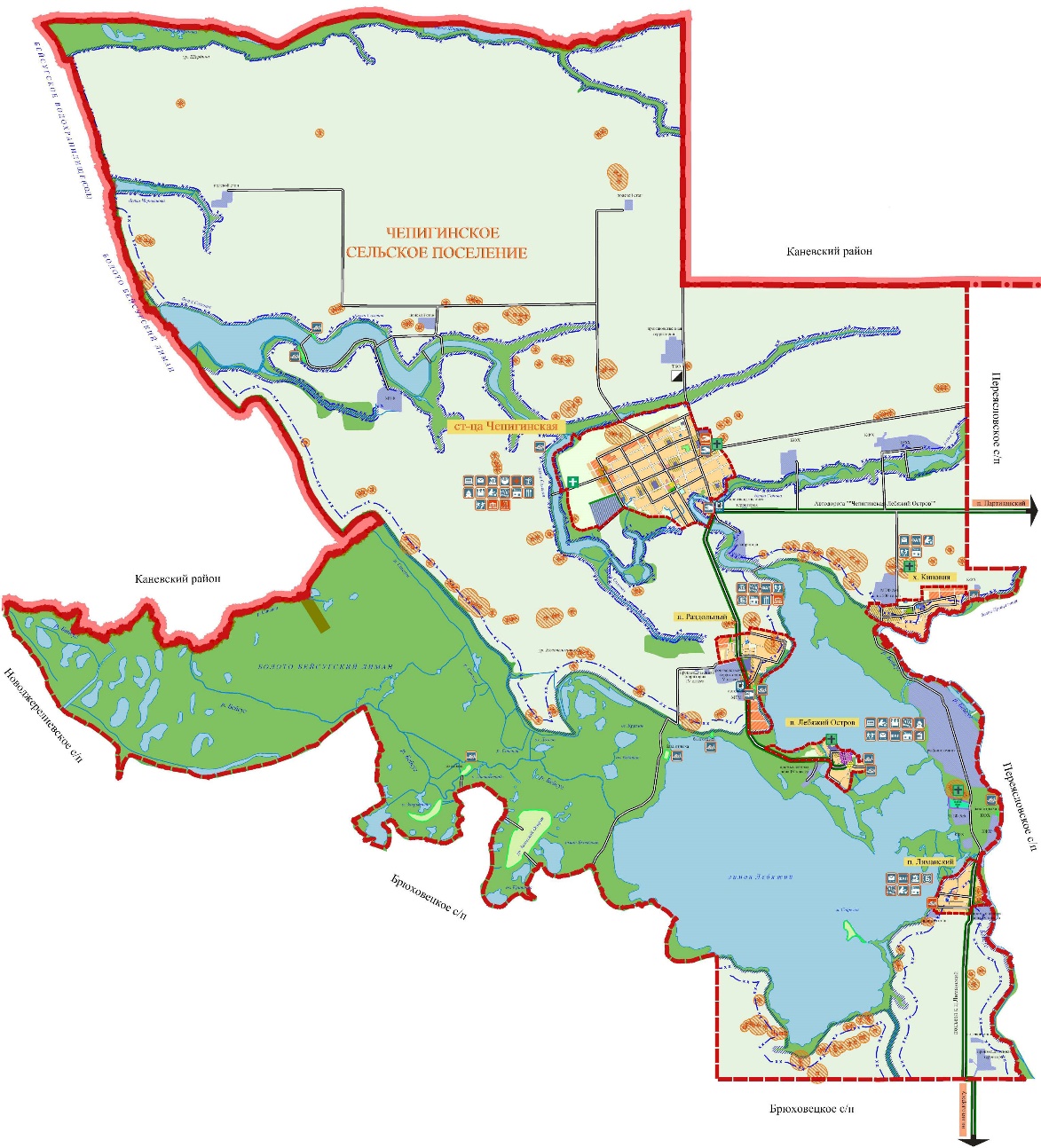


Рисунок 1. Схема расположения населенных пунктов Чепигинского сельского поселения.

***Климат***

Согласно климатическому районированию для строительства территория Чепигинского сельского поселения относится к району III, и подрайону III-Б, для которого характерно:

- среднемесячная температура воздуха в январе колеблется от -50С до + 2ºС, в июле – от +210С до +25ºC;

- среднегодовая температура воздуха составляет + 10,4°C.

- абсолютный минимум температуры зимой достигает - 33ºС, абсолютный максимум летом + 40ºС.

Климат территории умеренно-континентальный.

Зима неустойчивая с частыми оттепелями и кратковременными заморозками с незначительными понижениями температуры. Снежный покров неустойчив. Число дней со снежным покровом составляет 39. Средняя высота снежного покрова колеблется от 3 до 17 см, максимальная - 54 см. Весна прохладная, наступает в начале марта, сопровождается осадками, среднегодовая сумма которых составляет 614 мм. Лето жаркое, сухое. Осень теплая, мягкая с незначительными осадками.

Средняя скорость ветра – 2,9 м/с. Среднее число дней с сильным ветром (более 15 м/с) – 19. Наиболее устойчив восточный и особенно северо-восточный ветер.

Осадки являются основным климатическим фактором, определяющим величину поверхностного и подземного стоков. Основное количество осадков выпадает в теплый период года (апрель-октябрь), но, несмотря на это, растения могут страдать от недостатка влаги в почве. В этот период много влаги идет на испарение и транспирацию.

***Анализ экономической ситуации***

На современном этапе основу специализации территории составляет сельскохозяйственное производство.

Самым крупным товаропроизводителем сельскохозяйственной продукции в поселении является ООО «Лебяжье-Чепигинское».

В сельском хозяйстве поселения основной отраслью специализации является растениеводство с развитым зерновым хозяйством, сочетающимся с производством технических культур.

Среди других отраслей специализации растениеводства выделяются картофелеводство, овощеводство и плодоводство. Данные направления развиты главным образом в личных подсобных хозяйствах населения. Товарность отраслей невысокая, поскольку производство преимущественно ориентировано на личное потребление.

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

Как и в растениеводстве, основным производителем продукции животноводства в поселении является ООО «Лебяжье-Чепигинское».

Еще одним направлением специализации сельского хозяйства является рыбоводство.

***Демографическая ситуация и анализ численности населения***

Важным показателем демографической ситуации в сельском поселении и его административно-территориальных подразделениях является половозрастная структура населения. Необходимо отметить, что прогноз миграционной составляющей движения населения должен производиться не только на основе экстраполяции динамики предыдущих лет, но и с учетом перспектив развития рынка рабочей силы в населенном пункте, то есть жителей трудоспособного возраста.

Трудоспособный возраст - возраст, в котором человек способный к трудовой деятельности, имеет право трудиться: трудоспособный возраст для мужчин составляет от 16-59 лет, для женщин от 16-54 лет. Таким образом, на начало 2012 г. возрастная структура населения Чепигинского сельского поселения выглядит следующим образом:

Таблица 1.3

Половозрастная структура населения Чепигинского сельского поселения на начало 2012 год, чел.

| **Возраст, лет** | **Оба пола** |
| --- | --- |
| младше трудоспособного возраста, до 16 лет | 619 |
| трудоспособного возраста, от 16 до 59 (54) лет | 2280 |
| старше трудоспособного возраста, от 60 (55) лет и старше | 832 |
| Итого | 3731 |

На начало 2012 г. возрастная структура наличного населения сельского поселения определяется в следующем соотношении: доля населения трудоспособного возраста составляет 16,6%, младше трудоспособного – 61,1% и старше трудоспособного – 22,3% от общей численности населения.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Общая численность населения поселения за период времени с 2011 по 2016 гг. снизилась порядка на 214 человек или на 5,4%.

Согласно исходным данным о численности населения, на протяжении всего анализируемого периода наблюдается рост общей численности населения поселения.

Прогноз численности населения осуществлялся с учетом динамики естественного прироста и сальдо миграции в период, предшествующий базовому году.

Используемая модель прогнозирования численности населения по половозрастному составу предполагает деление населения по полу и возрасту с шагом в один год.

Вместе с тем, исходные данные о половозрастной структуре населения отражают деление большей части численности населения на возрастные группы, каждая из которых может содержать людей, отличающихся друг от друга возрастом на 0-5 лет. В связи с этим, крупные возрастные группы разбиваются на однолетние в предположении, что внутри каждой пятилетней возрастной группы люди распределены по отдельным возрастам (однолетним возрастным группам) равномерно.

Прогноз численности населения в разрезе населенных пунктов, входящих в состав поселения, выглядит следующим образом:

Таблица 1.4

Прогноз численности населения Чепигинского сельского поселения в разрезе населенных пунктов, чел.

| **№ п/п** | **Наименование** | **Факт** | **Прогноз** | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **начало 2016г.** | **2021г.** | **2032 г.** |
| 1 | ст. Чепигинская | 1987 | 2038 | 2150 |
| 2 | х. Киновия | 360 | 373 | 400 |
| 3 | п. Лебяжий Остров | 387 | 389 | 395 |
| 4 | п. Раздольный | 422 | 437 | 470 |
| 5 | п. Лиманский | 577 | 562 | 528 |
|  | **ИТОГО:** | **3733** | **3799** | **3943** |

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, предусмотренных в муниципальных программах сельского поселения, а также в схеме территориального планирования Чепигинского сельского поселения.

Принятые генеральным планом проектные решения необходимо применить в рабочем проектировании с учетом возможного уточнения параметров и характеристик проектируемого объекта транспортной инфраструктуры».

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

В настоящее время на территории поселения функционирует автомобильный транспорт.

К зоне автомобильного транспорта в Чепигинском сельском поселении относятся территории автомобильных дорог межмуниципального значения IV технической категории: ст-ца Чепигинская – п. Лебяжий остров и подъезд к п. Лиманский.

Разрешенными видами использования в данной подзоне являются:

* мотели для легкового и грузового автотранспорта;
* сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств;
* предприятия по обслуживанию транспортных средств;
* предприятия общественного питания;
* магазины.

Кроме автомобильных дорог межмуниципального значения по территории поселения проходят действующие дороги местного значения. Они связывают населенные пункты Чепигинского сельского поселения с сельскохозяйственными и производственными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур, а также обеспечивают выход на соседние поселения Брюховецкого муниципального района.

В станице Чепигинская предусмотрено развитие зоны транспортной инфраструктуры с увеличением территории стоянки (терминала) большегрузных автомобилей.

### 1.3.1. Автомобильный транспорт

Расстояние от станицы Чепигинская до Краснодара составляет 109 км.

На территории Чепигинского сельского поселения организовано движение автобуса по одному пригородному маршруту.

*Внутрипоселковые маршруты*

На территории Чепигинского сельского поселения внутрипоселковые маршруты в черте населенных пунктов не осуществляются.

*Пригородные маршруты*

На территории Чепигинского сельского поселения пригородные маршруты обслуживаются ИП Власенко Е. В.

Таблица 1.5

Общая информация по пригородным маршрутам Чепигинского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Муниципальный маршрут (городской, пригородный, междугородний)** | **Номер марш-рута** | **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Наименование промежуточ-ных остановочных пунктов** | **Протяженность маршрута, км** | **Наименование организации, осуществляю-щей перевозки по данному маршруту** |
| пригородный |  | ст. Чепигинская– ст. Брюховецкая | п. Раздольный;  п.Лебяжий Остров;  х.Киновия | 32 | ИП Власенко Е.В. |

*Междугородние маршруты*

На территории Чепигинского сельского поселения междугородние маршруты не осуществляются.

Уровень автомобилизации поселка достаточно высокий. Личный автотранспорт представлен различными типами автомобилей: легковыми и грузовыми автомобилями, мототехникой. Хранение личного авто-, мототранспорта осуществляется на придомовых территории и в гаражных кооперативах.

Таблица 1.6

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Показатель** | **Ед. измерения** | **2016** |
| --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов: |  |  |
| -сельских | ед. | 0 |
| -пригородных | ед. | 1 |
| -междугородние | ед. | 0 |
| Протяженность муниципальных маршрутов: |  |  |
| -сельских | км | 0 |
| -пригородных | км | 32 |
| -междугородних | км | 0 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 1095 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 21900 |

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

-оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;

-повышение качества обслуживания населения (внедрение информационных технологий в автомобильном транспорте (АСУ-Т, мобильное приложение, электронное табло), обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

Реализация мероприятий позволит создать на территории Чепигинского сельского поселения маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении, сформированную на условиях добросовестной конкуренции при минимальном уровне субсидий из бюджета муниципального района.

На территории Чепигинского сельского поселения грузовые перевозки осуществляются различными видами транспорта.

Помимо коммерческих перевозок осуществляются перевозки предприятиями района.

Подробная информация по объемам перевозимых грузов по территории Чепигинского сельского поселения, а также за ее пределы – отсутствует.

### 1.3.2. Водный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки водным транспортом на территории Чепигинского сельского поселения не осуществляются.

### 1.3.3. Воздушным транспортом

На территории Чепигинского сельского поселения ВПП (взлетно-посадочные полосы) и ВП (вертолетные площадки) отсутствуют.

### 1.3.4. Железнодорожный транспорт

По территории Чепигинского сельского поселения железная дорога не пролегает.

## 1.4.Характеристика сети дорог Чепигинского сельского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Чепигинского сельского поселения представлена в таблице 1.7

Таблица 1.7

Основные характеристики протяженность дорог

| **№п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **2016** |
| --- | --- | --- | --- |
|
|  |
|
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года: |  | 44,651 |
| 1.1 | Федерального значения | км | 0 |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | 2,41 |
| 1.3 | Местногозначения | км | 42,241 |
| 1.4 | Зимние а/д | км | - |
| 1.5 | Ведомственные а/д | км | - |

*Улично-дорожная сеть Чепигинского сельского поселения*

Улично-дорожная сеть представлена дорогами разного уровня. Основные улицы и дороги поселка имеют асфальтобетонное покрытие. Покрытие находится в удовлетворительном состоянии. Вдоль основных улиц и дорог для движения пешеходов предусмотрены тротуары в капитальном исполнении.

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы станицы.

В Чепигинском сельском поселении уровень автомобилизации составляет (по данным 2016 г.) 1213 зарегистрированных транспортных средств, из них:

1. Легковые автомобили – 1168 шт;
2. Грузовые автомобили – 18 шт;
3. Мототранспорт – 27 шт.

Данный уровень автомобилизации требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок и организацию дорожного движения, пешеходного движения.

На территории ст-цы Чепигинская располагается: АЗС – 1 шт., СТО – 1 шт., парковок (парковочных мест) – данные отсутствуют.

Пешеходное движение регулируется разметкой. Подземных и надземных переходов нет.

Таблица 1.8

Перечень автомобильных дорог местного значение Чепигинского сельского поселения

| **Категория сельских улиц и дорог** | **Наименование улицы** | **Протяжен-ность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Главная улица | ст. Чепигинская, ул. Красная | 1,75 | 8750 | асфальт, гравийное |
| п. Лебяжий Остров, ул. Гагарина | 0,8 | 4000 | асфальт |
| п. Лиманский, ул. Красная | 0,5 | 2500 | асфальт |
| п. Раздольный, ул. Красная | 1,1 | 5500 | асфальт |
| х. Киновия, ул. Ленина | 2,0 | 10000 | гравийное |
| Основная улица в жилой застройке | ст. Чепигинская, ул. Шевченко | 1,95 | 9750 | гравийное |
| п. Лебяжий Остров,  ул. Гагарина | 0,8 | 4000 | асфальт |
| п. Лиманский,  ул. Набережная | 1,0 | 5000 | гравийное |
| п. Раздольный, ул. Ленина | 0,6 | 3000 | гравийное |
| х. Киновия,  ул. Ленина | 2,0 | 10000 | гравийное |
| Второстепен-ная улица в жилой застройке | ст. Чепигинская, ул. Амурская | 0,27 | 1350 | грунтовое |
| п. Лебяжий Остров, ул. Набережная | 0,2 | 800 | гравийное |
| п. Лиманский, переулок Школьный | 0,3 | 1200 | гравийное |
| п. Раздольный, ул. Гагарина | 0,2 | 800 | гравийное |
| х. Киновия, ул. Коммунаров | 0,2 | 800 | грунтовое |

Согласно таблицы 1.8, общая протяженность улично-дорожной сети Чепигинского сельского поселения составляет 42,24 км.

Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Основные характеристики улично-дорожной сети

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | 8,381 | удовлетворительное | 2,0 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 15,605 | удовлетворительное | 15,605 |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | 18,225 | удовлетворительное | 5,46 |

Генеральным планом Чепигинского сельского поселения определен основной транспортный каркас поселения, в котором учтены только ключевые улицы и дороги, подъезды к основным объектам инфраструктуры.

В соответствии с ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог» были проведены выборочные экономические исследования интенсивности дорожного движения.

Замеры фиксировались на видеокамеру для научного подтверждения представленных потоков.

Интенсивность дорожного движения на территории станицы Чепигинская в общем показателе низкая. Таким образом, результаты приведенного исследования показывают, что в основном улично-дорожная сеть используется для организации передвижения в пределах населенного пункта для обеспечения текущих потребностей жителей поселения.

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

Генеральным планом, проектом планировки и межевания Чепигинского сельского поселения предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: реконструкция существующих дорог и доведение их параметров до нормативных значений.

Проектом предлагается вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

* покрытие из двухслойного асфальтобетона толщиной – верхний слой 5-6 см, нижний слой – 12-14 см;
* основание из щебеночной смеси, укрепленной битумом толщиной 0,18-0,25 м.
* дополнительный слой основания из песка по ГОСТ 8736-93 толщиной 0,25 м.

Вдоль основных улиц и дорог предлагается устройство тротуаров. Ширина тротуаров вдоль главных улиц – 2 м, остальных 1,0-1,5 м. Покрытие тротуаров предлагается устраивать из асфальтобетона.

В соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования Краснодарского края и на основании СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации на расчетный срок принят равным 350 автомобилей на 1000 человек, при этом расчетное количество автомобилей составляет 1306,55 единиц. Данный показатель выше существующего (1213 ед. на 2016 год) на 93 ед. В связи с этим, на перспективу предусмотрим, с учетом развития экономики и роста численности населения на 2032 год, незначительный прирост автотранспорта к фактическому, данный показатель составит 1380 единиц.

Потребность в АЗС определена, исходя из норм: 1 топливораздаточная колонка АЗС на 1200 легковых автомобилей. В связи с этим, генеральным планом предусмотрено размещение еще дополнительно к существующим 1 АЗС.

В связи с расчетным увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории Чепигинского сельского поселения предлагается сохранение части существующих и строительство дополнительных гаражей для постоянного хранения автотранспортных средств этой группы. На основании СП 42.13330.2011 гаражи предусмотрены для 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, и минимально необходимая мощность гаражей составляет 1104 машино – мест.

Согласно п. 6.40 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» на 200 автомобилей необходимо предусмотреть 1 пост станции технического обслуживания. На расчетный срок общее количество автомобилей составит порядка 1380 единиц. Для обслуживания данного количества автомобилей необходимо 7 станций технического обслуживания.

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительное развитие, проблемы загрузки УДС и нехватки мест для размещения автотранспортных средств будут только нарастать. К 2032 г. при сохранении существующей УДС прогнозируется рост уровня загрузки на отдельных участках магистральной УДС до 0,8.

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

Размещение личного автотранспорта предусмотрено на территории личного подсобного хозяйства и на территории гаражных кооперативов.

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 УДС;
* 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 поселения, бизнеса.

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

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров, также незначителен процент загрузки транспортных средств (50-70%).

## 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со Сводом правил СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в городах от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно к Чепигинскому сельскому поселению, данные мероприятия выполняются.

Для движения пешеходов в поселении предусмотрены тротуары с капитальным покрытием. Протяженность тротуаров составляет 23 км.

Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. Отсутствуют выделенные велосипедные дорожки. Места для хранения велосипедов отсутствуют.

По итогам анализа проектом предлагается:

* Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров;
* Обустройство пешеходных переходов.

## 1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках на территории Чепигинского сельского поселения.

Обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети местного значения на территории Чепигинского сельского поселения занимается МУП «Чепигинское».

Таблица 1.10

Информация по спец. технике

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Специализированная техника** | **Количество** | **Техническое состояние** |
| Трактор МТЗ-82.1 | 1 | удовлетворительное |

Необходимо отметить, что организация имеет незначительный объем износа техники, предлагаемые мероприятия по улучшению ситуации в области работы коммунальных и дорожных служб:

1) закупка новой модернизированной техники за счет внебюджетных источников;

2) внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники.

## 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2016 год на территории Чепигинского сельского поселения не зарегистрировано дорожно-транспортных происшествий. По проведенному анализу аварийности за 2016 год на территории Чепигинского сельского поселения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

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

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе на территории Чепигинского сельского поселения отсутствуют.

В настоящее время основными источниками загрязнения воздушного бассейна на территории поселков являются котельные, автотранспорт, деревообрабатывающие и строительные предприятия, а также печное дровяное отопление индивидуальных домов.

*Атмосферный воздух*

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель - май, октябрь - ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре - январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

Основными источниками выбросов загрязняющих веществ в населенных пунктах Краснодарского являются транспорт, предприятия энергетики, котельные.

Для улучшения качества атмосферного воздуха на селитебных территориях населённых пунктов Чепигинского сельского поселения генеральным планом предложены следующие мероприятия:

* организация рациональной автотранспортной и автодорожной структуры населенных пунктов, способствующей улучшению состояния воздушного бассейна;
* оборудование автозаправочных станций системой закольцовки паров;
* проведение работ по нормированию выбросов;
* контроль за соблюдением нормативов выбросов и ПДК.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

*Водные объекты*

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий поселения.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

-проведение авиационно-химических работ;

-заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;

-размещение стоянок транспортных средств, в том числе на территориях дачных и садово-огородных участков.

## 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения

В генеральном плане Чепигинского сельского поселения определены основные планируемые зоны развития, планируемые микрорайоны развития, пункты остановочных площадок, остановок, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

Также в улично-дорожной сети предусматривается реконструкция 23,065 км дорог, включая поселковые дороги, главные улицы, главные и второстепенные улицы в жилой застройке и проезды.

Дополнительно в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места расположения парковок транспортных средств, схема организации дорожного движения, планируемые места расположения транспортно-пересадочных узлов, планируемые места расположения остановок общественного транспорта.

## 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения

При анализе и оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2032 года в редакции Распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;
2. Генеральный план, проект планировки и межевания Чепигинского сельского поселения.

В соответствии с Постановлением коллегии Министерства Транспорта Российской Федерации от 11 декабря 2015 года № 4 в 2016 году требуется разработать стратегию развития, которая будет являться составной частью и практической реализацией стратегии Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2032 года.

При реализации положений мероприятий, предлагаемых в данной программе возможно внесение изменений в части планировочных решений в новых микрорайонах.

## 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2032 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

# 2.ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕПИГИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

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

Прогнозные темпы экономического развития Чепигинского сельского поселения указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана Чепигинского сельского поселения предусматривается развитие улично-дорожной сети населенных пунктов до 2032 года.

Также, в соответствие с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствие с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

Развитие улично-дорожной сети Чепигинского сельского поселения до 2032 года представлено в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Развитие улично-дорожной сети Чепигинского сельского поселения до 2032 года

| **Тип улицы** | **Наименование мероприятия** | **Протяженность км** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| Поселковая дорога | кап. ремонт, реконструкция | 23,065 | ст. Чепигинская,  п. Лебяжий Остров,  п. Лиманский,  п. Раздольный,  х. Киновия | 2018-2032 |
| Главная улица | 2018-2032 |
| Основная улица в жилой застройке | 2018-2032 |
| Второстепенная улица в жилой застройке | 2018-2032 |
| проезды | 2018-2032 |

## 

## 2.2. Прогноз транспортного спроса Чепигинского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Чепигинского сельского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально–экономического развития Российской Федерации.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1(базовый).Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда сложившая, благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Чепигинского сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Чепигинском сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 2.2

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2032года

| **Показатель** | **Ед.изм** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| -по регулируемым тарифам | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| -по нерегулируемым тарифам | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| по регулируемым тарифам | км | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| по нерегулируемым тарифам | км | - | - | - | - | - | - |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество перевезенных пассажиров | тыс. чел. | 22000 | 22100 | 22100 | 22150 | 22150 | 22200 |

Таблица 2.3

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
|
| Количество маршрутов | ед. | На территории Чепигинского сельского поселения деятельность внутреннего водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Протяженность | км |
| Количество выполненных рейсов | ед. |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. |

Таблица 2.4

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | На территории Чепигинского сельского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Грузоперевезки | тонн |

## 

## 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры Чепигинского сельского поселения до 2032 года представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2032 года

| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Автомобильный транспорт*** | | | | | | |
| Число остановочных площадок |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| ***Пешеходный транспорт*** | | | | | | |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 20 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |
| Вариант 2 | 20 | 20 | 25 | 30 | 40 | 60 |
| Вариант 3 | 20 | 20 | 30 | 40 | 50 | 80 |
| Велосипедное движение, число велодорожек |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| Число автостанций |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***Авиационный транспорт*** | | | | | | |
| число вертолетных площадок | Отсутствует и не планируется на перспективу | | | | | |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |
| ***Водный транспорт*** | | | | | | |
| Число причалов | Отсутствует и не планируется на перспективу | | | | | |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |

## 

## 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Отдельные участки автомобильных дорог местного значения, особенно в черте станицы Чепигинская, характеризуются невысокой интенсивностью движения, что не позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения. Для решения данной проблемы требуется строительство новых дорог. Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Брюховецкого района, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов.

Важным направлением развития улично-дорожной сети является приведение части дорог в соответствие с техническим регулированием и нормами, установленными законодательством Российской Федерации.

Таблица 2.6

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2032 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Вариант 1 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 |
| Вариант 2 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 |
| Вариант 3 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 |

## 

## 2.5.Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2032 года, представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2032 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Количество автотранспорта | 1213 | 1236 | 1259 | 1282 | 1305 | 1329 | 1380 |

## 

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Таблица 2.8

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

* обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
* обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
* повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
* повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса города.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

* обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
* управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
* автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
* управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;
* мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
* электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. «Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. (Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы)». В соответствие с которым, развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем), а не отдельные модули (сервисы) одной (единой) системы.

В соответствие с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

* информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;
* управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;
* конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами, или агрегатами транспортных средств;
* грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;
* общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;
* службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);
* электронные платежи на транспорте - трансакции и резервирование в транспортном секторе;
* персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;
* мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;
* управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;
* национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса. В настоящее время это проблема постоянно возникающих заторов, вследствие которых существенно возрастают затраты времени на передвижения, ухудшается экологическая обстановка. Основная причина возникновения заторов - это несоответствие пропускной способности транспортной инфраструктуры (прежде всего УДС) и транспортной нагрузки.

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

* нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;
* неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

Отдельно следует выделить подходы к перекресткам, хотя они и являются частью перегона. На подходах к перекресткам с целью канализации потоков по маневрам обязательно необходимо обеспечивать работу всех полос движения. В случае нахождения в крайних правых полосах припаркованных автомобилей и стабильных пешеходных потоков, пропускная способность перекрестков резко снижается. Для решения этой задачи следует устанавливать знаки запрета остановки на подходах к перекресткам и, именно здесь, обеспечивать работу эвакуации неправильно припаркованных транспортных средств и устанавливать системы автоматической фиксации нарушений.

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся среды, являются переориентация передвижений населения с индивидуального на общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

С учетом вышеизложенного, в качестве приоритетных доменных сервисов, которые необходимо развивать в первую очередь необходимо выделить следующие (в порядке убывания их значимости):

* управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;
* общественный транспорт, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;
* информирование участников движения, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, он-лайн информирование участников движения;

С целью повышения безопасности функционирования транспортного комплекса также крайне важным является развитие сервисного домена «мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды».

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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды, программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1) авиационный транспорт:

На территории Чепигинского сельского поселения воздушный транспорт не используется.

2) автомобильный транспорт:

* создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в реку и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;
* с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, расширение и строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;
* перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания.

3) речной транспорт:

На территории Чепигинского сельского поселения речной транспорт не используется.

Указанные выше предлагаемые мероприятия позволят при комплексном подходе значительно уменьшить возможное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в населенных пунктах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкий».

Таблица 2.9

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Индекс загрязнения атмосферного воздуха | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

# 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 2 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

# 4.ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

### 4.1.1. Воздушный транспорт

На территории Чепигинского сельского поселения развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

### 4.1.2 Речной транспорт

На территории Чепигинского сельского поселения развитие речного транспорта на перспективу не планируется.

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

Таблица 4.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет МО** | **внебюд-жетные средства** |
| разработка документа планирования перевозок | 2020-2025 | - | - | 100 | - |
| ремонт остановочных пунктов - 4 шт. | 2020-2025 | - | - | 100 | - |
| установка элементов транспортной навигации | 2020-2025 | - | - | 100 | - |
| субсидирование автобусных перевозок | 2016-2017 | - | - | 100 | - |

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

Таблица 4.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.**  **бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет МО** | **внебюд-жетные средства** |
| Организация парковочного пространства | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Нанесение разметки | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Изготовление информационных материалов | 2017-2032 | - | - | 100 | - |

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

Таблица 4.3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет МО** | **внебюд-жетные средства** |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Установка ограждений | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Обустройство пешеходных переходов | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров | 2017-2032 | - | - | 100 | - |

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

Таблица 4.4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.**  **бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет МО** | **внебюд-жетные средства** |
| Приобретение спецтехники | 2017-2032 | - | - | - | 100 |

## 4.6.Мероприятия по развитию сети дорог Чепигинского сельского поселения

Таблица 4.5

| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяженность, км** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет МО** | **внебюджетные средства** |
| Поселковая дорога | Проектируе-мая, реконструируемая | 23,065 | ст. Чепигинс-кая,  п. Лебяжий Остров,  п. Лиманс-кий,  п. Раздольный,  х. Киновия | 2018-2032 | - | 20 | 80 | - |
| Главная улица | Проектируе-мая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |
| Основная улица в жилой застройке | Проектируе-мая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |
| Второстепенная улица в жилой застройке | Проектируе-мая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |
| Проезды | Проектируе-мая, реконструируемая | 2018-2032 | - | - |

# 5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Таблица 5.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Установка отбойников | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Изготовление новых знаков | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Установка систем ограничения скорости движения | 2017-2032 | - | 100 | - | - |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | 2017-2032 | - | 100 | - | - |

## 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Таблица 5.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга | 2025-2032 | - | - | 100 | - |
| Установка датчиков на перекрестках | 2025-2032 | - | - | 100 | - |
| Содержание ИТС | 2025-2032 | - | - | 100 | - |

## 5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Таблица 5.3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюджетные средства** |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2017-2032 гг. | - | 100 | - | - |

## 5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

Таблица 5.4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 2021-2032 | - | - | 100 | - |
| Мониторинг реализации программы | 2017-2032 | - | - | 100 | - |
| Установка и ремонтотехнических средств организации дорожного движения | 2017-2032 | - | - | 100 | - |

# 6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 6.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| строительство гаражных кооперативов | 2021-2032 | - | - | - | 100 |
| строительство АЗС | 2017-2032 | - | - | - | 100 |
| строительство СТО | 2016-2032 | - | - | - | 100 |

# 7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 7.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Мероприятия** | **Финансирование обязательств на 2017-2032, тыс.рублей** | | | | **Итого** |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет сельского поселения** | **внебюд-жетные средства** |
| *Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:* |  |  |  |  |  |
| авиационный транспорт | - | - | - | - | 0 |
| речной транспорт | - | - | - | - | 0 |
| *Мероприятия по развитию транспорта общего пользования:* |  |  |  |  |  |
| разработка документа планирования перевозок | - | - | 50 | - | 50 |
| ремонт остановочных пунктов - 4 шт. | - | - | 60 | - | 60 |
| установка элементов транспортной навигации | - | - | 10 | - | 10 |
| субсидирование автобусных перевозок | - | - | 50 | - | 50 |
| организация парковочного пространства | - | - | 1 000 | - | 1 000 |
| нанесение разметки | - | - | \* | - | \* |
| изготовление информационных материалов | - | - | 300 | - | 300 |
| установка дорожных и информационных знаков | - | - | 159 | - | 159 |
| установка ограждений | - | - | 100 | - | 100 |
| обустройство пешеходных переходов | - | - | 200 | - | 200 |
| реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров | - | - | \* | - | \* |
| строительство гаражных кооперативов | - | - | - | 5 000 | 5 000 |
| строительство нового комплекса по обслуживанию транзитного автотранспорта АЗС, СТО | - | - | - | 4 000 | 4 000 |
| установка отбойников | - | - | 100 | - | 100 |
| установка систем ограничения скорости движения | - | 150 | - | - | 150 |
| установка систем видеонаблюдения | - | 100 | - | - | 100 |
| подключение транспортных средств к системе мониторинга | - | - | 80 | - | 80 |
| установка датчиков на перекрестках | - | - | 170 | - | 170 |
| содержание ИТС | - | - | 100 | - | 100 |
| применение экологических добавок в дорожном полотне | - | 200 | - | - | 200 |
| актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | - | - | 50 | - | 50 |
| мониторинг реализации программы | - | - | 60 | - | 60 |
| *Мероприятия по развитию сети дорог Чепигинского сельского поселения:* |  |  |  |  |  |
| капитальный ремонт улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей, протяженностью 2 км | - | 200 | 800 | - | 1000 |
| капитальный ремонт улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей, протяженностью 15,605 км | - | 1560 | 6240 | - | 7800 |
| капитальный ремонт улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей, протяженностью 5,46 км | - | 546 | 2184 |  | 2730 |
| содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | - | - | 500 | - | 500 |
| **Всего** | **-** | **2756** | **12213** | **9000** | **23969** |
| \* - Принимается согласно ПОДД | | | | | |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2017-2032 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

# 8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

Таблица 8.1

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов воздушного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество отремонтированных ВП в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов автотранспорта в год, ед. | 1095 | 1095 | 1095 | 1095 | 1095 | 1095 |
| Число остановочных площадок | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | - | 50 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Доля новых пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 20 | 20 | 30 | 40 | 50 | 80 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Число мест стоянок большегрузного транспорта | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Число стоянок транспорта коммунальных служб | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Число стоянок транспорта дорожных служб | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 | 42,24 |
| Доля автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, % | 19,7 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество установленных дорожных знаков, ед. | 165 | 177 | 187 | 197 | 207 | 207 |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта ст-ца Чепигинская сегмент речной транспорт | Число портов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов водного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число лодочных станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| н/д – нет данных | | | | | | | |

## 9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕПИГИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

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 поселений и городских округов.

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 поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) 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 городского округа или 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, 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 исполнительных органов власти Краснодарского края по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Брюховецкого района, в состав государственных программ.

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.

***Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:***

на первом этапе (2017-2021 гг.):

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* обустройство пешеходных переходов;
* установка, демонтаж дорожных знаков и разметки согласно ПОДД ст-цы Чепигинская.

на втором этапе (2022-2032 гг.):

* расширение парковочного пространства.
* реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края;
* создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

Транспортная система Чепигинского 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.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для целей обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в Чепигинском сельском поселении.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕПИГИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

БРЮХОВЕЦКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

на 2017-2021 годы и на период до 2032 года

**Разработчик:**



**Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»**

Юридический/фактический адрес: 160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202

тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800

адрес электронной почты: [energoaudit35@list.ru](mailto:energoaudit35@list.ru)

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Генеральный директор** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Антонов С.А.** |

**Заказчик:**

**Администрация Чепигинского сельского поселения** **Брюховецкого района**

Юридический адрес: 352763, Краснодарский край, Брюховецкий район, ст-ца Чепигинская, ул. Красная, д. 29

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Глава Чепигинского сельского поселения** **Брюховецкого района** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Шинкаренко Н. Н.** |