УТВЕРЖДАЮ
Глава Администрации \
Константиновского района
Ростовской области
Калмыков В.Е.

_____/

«____» _____ 2019г.

ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры Константиновского района Ростовской области на 2019-2030 годы

ПАСПОРТ
комплексного развития транспортной инфраструктуры
Константиновского района Ростовской области на 2019-2030 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Константиновского района Ростовской области на 2019-2030 годы (далее – Программа)
Основание для разработки программы	-Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; -Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; -Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; -Генеральный план Константиновского района Ростовской области; -Устава Константиновского района Ростовской области
Заказчик программы	Администрация Константиновского района Ростовской области
Разработчик программы	Администрация Константиновского района Ростовской области Юридический и почтовый адрес: 347250 г. Константиновск, ул. 25 октября, 70
Цель программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Константиновского района, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям
Задачи программы	1.Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Константиновского района;

	2.Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях; 3.Улучшение транспортного обслуживания населения
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут: -отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 50 км ; -доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 45 %; -доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП – 0,1 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств
Сроки и этапы реализации Программы	Срок реализации Программы 2019-2030 годы, в 2 этапа: 1 этап – с 2019 по 2021 годы 2 этап – с 2022 по 2030 годы
Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах района, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; -комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров; -капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы; -размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов; -оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта; -создание инфраструктуры автосервиса
Объемы и источники финансирования Программы	Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2019-2030 годов составляет 403186,2 тыс. руб., в том числе по годам: 2019 год – 207105,8 тыс.рублей; 2020 год – 11893,1- тыс.рублей; 2021 год – 12756,9- тыс.рублей;

	2022-2030 годы – 171430,4- тыс.рублей. Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета Константиновского района Ростовской области и внебюджетных источников
Ожидаемые результаты реализации Программы	Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Константиновского района Ростовской области
Система контроля за исполнением Программы	Администрация Константиновского района
Основные исполнители Программы	-администрация Ростовской области (в рамках своих полномочий); -администрация Константиновского района Ростовской области (в рамках своих полномочий); -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы.

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1. Анализ положения Константиновского района Ростовской области района в структуре пространственной организации

Константиновский район расположен в центральной части Ростовской области. На севере он граничит с Белокалитвинским и Тацинским, на востоке — с Цимлянским и Морозовским, на юге — с Семикаракорским, на западе — с Усть-Донецким районами области.

Протяжённость с севера на юг — 50 км, с запада на восток — 60 км. Площадь территории — 2197 км².

По южной границе района с востока на запад протекает судоходная река Дон, а на западной границе — судоходная река Северский Донец. Территория района представляет собой безлесную степь, пересечённую балками, обрывающимися к реке Дон.

1.2. Социально-экономическая характеристика Константиновского района Ростовской области, характеристика градостроительной деятельности на территории района, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Главной целью социально-экономического развития любого муниципального образования является создание условий, которые будут способствовать устойчивому развитию его экономики, существенному улучшению материального и социального положения населения.

Социальная инфраструктура – система необходимых для жизнеобеспечения человека материальных объектов и коммуникаций населенного пункта, а также предприятий, учреждений и организаций, оказывающих социальные услуги населению, органов управления и кадров, деятельность которых направлена на удовлетворение общественных потребностей граждан соответственно установленным показателям качества жизни.

Одной из основных задач является выявление количественного и качественного состава существующих объектов, сопоставление с нормативным количеством из расчета изменения численности населения на расчетный срок, составление перечня мероприятий в сфере социально-бытового и культурно-досугового обслуживания населения.

Социально-экономическое состояние

Современная потребность и обеспеченность населения объектами социальной сферы рассчитана по нормативам (Таблица 1.1).

Таблица 1.1. Нормы расчета учреждений и предприятий обслуживания

Наименование	Норма потреб ности на 1000 чел.	Требуется на существующее население	Существующее положение	% обеспечен ности
1. Детские дошкольные учреждения, мест	51	1590,2	1261	79,3
2. Общеобразовательная школа, учащихся	126	3928,8	3113	79,2
3. Внешкольные учреждения, мест	13	405,4	1895	467,4
4. Поликлиника, посещений в смену (ФАП)	17,6	548,8	200	36,4
5. Больницы, коек (Амбулатории)	13,5	420,9	117	27,8
6. Станция скорой помощи, машин	0,1	3,1	5	161,3
7. Аптека, объект			13	
8. Помещения физкультурно-оздоровительной работы, м² общ. площ.	80	2494,5	3618	145
9. Территория физкультурно-спортивной зоны, га	0,9	28,1	9	32
10. Спортивный зал, м² зала	200	6236,2	3618	58
11. Плавательный бассейн, м² зерк.воды	100	3118,1	0	0
12. Помещения культурно-массовой работы и досуга населения, м² общ.площ.	60	1870,9	5077,42	271,4
13. Интернет-клуб, м² пола	3	93,5		0
14. Клубы, дома культуры, мест	80	2494,5	5654	226,7
15. Кинотеатры, мест		0	0	0
16. Библиотеки, тыс.единиц хранения	6	187,1	165,2	88,3

В групповой системе расселения, центром которой является город Ростов-на-Дону, Константиновский район - один из ведущих подцентров северо-восточной зоны области. Константиновский район занимает удобное географическое положение для социально-экономического развития, так как связан автодорожным и водным сообщением с областным центром городом Ростов-на-Дону, с городами Новочеркасск, Шахты, Волгодонск.

Город Константиновск является наиболее крупным поселением района и является его административным центром.

Константиновский район расположен на юго-восточной периферии Восточно-Донбасской агломерации. Семикаракорским, на юге – с Багаевским и на западе с Октябрьским районом.

Широкой известностью на Дону и за его пределами пользуются вина, производимые в винодельческих хозяйствах Константиновского района.

В составе района (см. таблицу 1.2.):

- Авиловское сельское поселение
- Богоявленское сельское поселение
- Гапкинское сельское поселение
- Константиновское городское поселение
- Николаевское сельское поселение
- Почтовское сельское поселение
- Стычновское сельское поселение

Помимо этого, через район проходит 193 км автодорог районного значения. В целом плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 145 км на 1000 км². Удаленность Константиновска от автомагистрали федерального значения М-4 «Дон» - 110 км. Автомагистраль «Шахты – Цимлянск» пересекает район с запада на восток, являясь опорой транспортной системы южной, центральной, восточной и северо-восточной части района. С севера на юг в западной части района проходит автодорога «Константиновск – Тацинский», которая объединяет дороги местного и районного значения западной части Константиновского района. Ближайшая к административному центру района железнодорожная станция Усть-Донецкая (конечная станция ветки от линии «Лихая - Ростов-на-Дону») расположена в 25 км от г. Константиновск. Расстояние от города до речного порта и аэропорта Ростова-на-Дону составляет 169 км, до речного порта Усть-Донецкого – 30 км, до морских портов Таганрога и Азова - 190 км и 255 км.

Таблица 1.2. Данные по поселениям района.

Наименование с.п.	Численность постоянного населения, человек	Количество крупных и средних организаций, единиц	Количество малых организаций (до 100 человек), единиц	Количество КФХ, единиц	Количество ЛПХ (с товарным производством), единиц	Расстояние до районного центра в км/наличие транспортной доступности (да/нет)
Авиловское	733			20		27
Богоявленское	1941					26
Гапкинское	1416			3		37
Константиновское	19617	1	27	4		0
Николаевское	4477		5	12		40
Почтовское	2208		2	5		36
Стычновское	976			5		64
ИТОГО по району	31368	1	34	49		

В настоящее время в районе 22 сельхозпредприятий, 305 фермерских хозяйств, 2 предприятия автотранспорта, 2 предприятие связи.

В настоящее время, согласно базе данных портала СПАРК (http://www.spark-interfax.ru/ru/statistics/), на предприятиях Константиновского района задействовано 31880 человек, зарегистрировано 222 юридических лиц и 1058 индивидуальных предпринимателя (Таблицы 1.3 – 1.5). Анализируя данные таблиц 1.3. и 1.4 можно сделать вывод, что около 37% компаний района сосредоточены в сферах торговли и сельского хозяйства, которые обеспечивают около 80% выручки от хозяйственной деятельности.

Таблица 1.3. Данные распределения количества компаний Константиновского района юридических лиц по отраслям за 2014 – 2017 годы

Отрасль	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
	компаний		компаний		компаний		компаний	
Сельское, лесное, рыбное хозяйство	61	21,03	56	19,65	53	19,06	50	18,87
Торговля	48	16,55	44	15,44	46	16,55	45	16,98
Образование	33	11,38	34	11,93	35	12,59	35	13,21
Гос.управление и соц.обеспечение	28	9,66	28	9,82	28	10,07	28	10,57
Бытовые услуги	21	7,24	21	7,37	22	7,91	20	7,55
Строительство	14	4,83	16	5,61	16	5,76	16	6,04
Консалтинг и научно-техническая деятельность	11	3,79	11	3,86	10	3,60	10	3,77
Культура и спорт	15	5,17	15	5,26	14	5,04	9	3,40
Обрабатывающие производства	13	4,48	12	4,21	8	2,88	9	3,40

Таблица 1.4. Данные распределения прибыли компаний Константиновского района юридических лиц по отраслям за 2013 – 2016 годы

Отрасль	2013 тыс. ₽	2014 тыс. ₽	2015 тыс. ₽	2016 тыс. ₽
Сельское, лесное, рыбное хозяйство	43 370	147 399	185 555	394 663
Торговля	15 815	23 208	26 557	32 457
Транспортировка и хранение	14 731	11 527	10 584	17 267
Консалтинг и научно-техническая деятельность	724	622	900	7 386

Отрасль	2013 тыс. ₽	2014 тыс. ₽	2015 тыс. ₽	2016 тыс. ₽
Строительство	18 502	11 819	26 447	6 985
Обрабатывающие производства	1 889	1 302	1 330	2 078
Гостиницы и общественное питание	714	2 132	812	600
Бытовые услуги	893	616	950	555
Здравоохранение	439	641	247	489
Информация и связь	419	424	428	460
Образование	1 227	476	349	415
Недвижимое имущество	1 967	2 341	206	310

Таблица 1.5. Данные распределения количества компаний Константиновского района индивидуальных предпринимателей по отраслям за 2014 – 2017 годы

Отрасль	2014 компаний	%	2015 компаний	%	2016 компаний	%	2017 компаний	%
Торговля	390	39,80	451	45,28	441	43,19	427	39,46
Сельское, лесное, рыбное хозяйство	245	25,00	252	25,30	261	25,56	275	25,42
Транспортировка и хранение	82	8,37	100	10,04	117	11,46	156	14,42
Бытовые услуги	38	3,88	45	4,52	42	4,11	47	4,34
Строительство	29	2,96	31	3,11	38	3,72	46	4,25
Гостиницы и общественное питание	18	1,84	25	2,51	31	3,04	33	3,05
Обрабатывающие производства	28	2,86	31	3,11	32	3,13	29	2,68
Консалтинг и научно-техническая деятельность	13	1,33	15	1,51	15	1,47	18	1,66
Недвижимое имущество	14	1,43	14	1,41	16	1,57	15	1,39

Отрасль	2014 компаний	%	2015 компаний	%	2016 компаний	%	2017 компаний	%
Аренда и деловые услуги	13	1,33	15	1,51	13	1,27	12	1,11

В таблице 1.6. представлены данные по занятости населения в Константиновском районе.

Таблица 1.6. Характеристики занятости населения в районе

Наименование показателя	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Среднегодовая численность занятых в экономике, человек	15995	15580	15300	15145	15135
Численность занятых в крупных и средних организациях, человек	4852	4646	4417	4433	4320
Численность занятых в малых организациях, человек	810	873	990	1030	1060
Численность занятых в ИП, человек	3070	3090	2990	3300	3430
Численность занятых в КФХ, человек	1120	1020	960	500	450
Численность занятых в ЛПХ (с товарным производством), человек	5870	5810	5820	5870	5880
Численность незанятых граждан в трудоспособном возрасте (без учета учащихся)	1660	1300	1910	790	640

На территории Константиновского района находится 10 школ, 14 детских садов, две детско-юношеских спортивные школы, 57 учреждений культуры: районный дом культуры, 20 сельских домов культуры и 13 сельских клубов; детская школа искусств, 21 библиотека. Также работают три средних специальных учебных заведения: сельскохозяйственный техникум, педагогический колледж и технологический техникум

В районе свои услуги оказывает 1 лечебно-профилактическая организация, 24 – фельдшерско-акушерских пункта, 1 больница, 10 почтовых отделений связи, множество торговых точек, учреждения коммунальной сферы - 14.

Представительным органом Константиновского района является Собрание депутатов Константиновского района, осуществлявший свои полномочия в составе 21 депутатов. В целом работа Совета была направлена на исполнение в полном объёме его полномочий, определенных Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» с учётом необходимости решения конкретных текущих задач.

В районе функционируют 2 ДЮСШ, 108 спортивных объекта, стадион на более чем 1500 мест, два тира, многофункциональные спортивные площадки.

Объем доходов в 2018 году, поступивших в бюджет района, с учетом безвозмездных поступлений – 1 200 500 053,39 руб. Объем исполнения бюджета района. – 1 187 766 477,90 руб.

В 2019 году общий объем доходов, планирующийся к поступлению в бюджет Константиновского района составит сумму 1 289 409,5 тыс. рублей.

Расходы бюджета Константиновского района сформированы на основе 21 муниципальной программы Константиновского района.

В 2018 году в муниципальных программах сосредоточено 96,4% всех расходов бюджета района. Каждой муниципальной программой определены стратегические цели и предусмотрены необходимые объемы средств на их реализацию.

Расходы на социальные отрасли (образование, культуру, здравоохранение, спорт, социальную политику) составляют 62,2 процентов от общего объема расходов бюджета.

В числе приоритетных направлений расходов:

- доведение средней заработной платы отдельных категорий работников, до уровня определенного программными Указами Президента Российской Федерации;
- увеличение заработной платы «неуказных» категорий работников бюджетной сферы на 4%;

Бюджет развития составляет на 2018 год 320 036,2 тыс. рублей. В его составе: дорожное хозяйство, строительство и реконструкция муниципальных объектов, приобретение основных средств, капитальный ремонт, разработка проектно-сметной документации.

Поддержка гражданам в приобретении жилья за счет федеральных и областных трансфертов, а также собственных средств бюджета района в 2018 году оказана в объеме 16 590,7 тыс. рублей.

Указанные средства позволили в 2018 году обеспечить благоустроенными жилыми помещениями 22 семьи, это: молодые семьи, молодые специалисты, дети — сироты, ветераны Великой Отечественной войны и многодетные семьи.

Обеспечивает население питьевой водой – МУП «Водник» и МУП "Исток", газом – ООО «Газпром межрегионгаз Ростов-на-Дону», электроэнергией – ПАО «ТНС энерго Ростов-на-Дону», теплом – МУП «Гарант», вывоз ТКО - ООО "Экострой-Дон".

Прогноз проектной численности населения выполнен на основе анализа многолетних данных Всесоюзных и Всероссийской переписей населения. Данный период времени отражает, как период экономической активности страны и экономики района, влекущий за собой рост численности населения, так и период спада экономической активности в перестроечный и постперестроечный периоды, когда наблюдается резкий спад жизненного уровня населения и снижения роста численности населения.

В сфере сельскохозяйственного производства в настоящее время занято 95 % трудоспособного населения.

Решается проблема привлечения инвестиций, в т.ч. иностранных; ставится задача превратить сельское хозяйство в привлекательную сферу деятельности, что даст возможность увеличить процент занятости населения в сельских населенных пунктах.

На долгосрочную перспективу (2043 год) на территории Константиновского района зарезервирована территория под жилую застройку площадью 15 га.

Сведения о градостроительной деятельности на территории района.

Генеральный план Константиновского района Ростовской области выполнен на основе градостроительного кодекса (в ред. Закона от 02.03.2012г. №2454 – КЗ), градостроительного кодекса Российской Федерации (в ред. Федеральных законов от 28.07.2012 №133-ФЗ), других законодательных документов, действующих норм и правил. Генеральный план выполнен в соответствии со следующими основными нормативными правовыми актами:

– Градостроительный кодекс Российской Федерации; Земельный кодекс Российской Федерации; Водный кодекс Российской Федерации; Лесной кодекс Российской Федерации;

– Федеральный закон от 14.03.1995 № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях»; Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»; Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах»;

– СНиП 11-04-2003 «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации»; СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

– Закон от 07.06.2001 № 369-КЗ «Об автомобильных дорогах регионального значения, расположенных на территории »; Закон от 05.11.2002 № 532-КЗ «Об основах регулирования земельных отношений в Краснодарском крае»; Закон от 06.02.2003 № 558-КЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории »; Закон от 06.06.2002 № 487-КЗ «О землях недвижимых объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) регионального и местного значения, расположенных на территории , и зонах их охраны»; Закон от 31.12.2003 № 656-КЗ «Об особо охраняемых природных территориях »; Закон от 02.07.2009 № 1765-КЗ «Об административно-территориальном устройстве и порядке его изменения»; Закон от 15.07.2005 № 906-КЗ «О порядке установления и изменения границ

административно-территориальных единиц»; Закон от 21.07.2008 № 1540-КЗ «Градостроительный кодекс ».

Успешное выполнение задач развития района в различных социально-экономических отраслях во многом зависит от полноты правового обеспечения вопросов землепользования и застройки, градостроительной деятельности. У района имеется официальный сайт: http://www.konst-adm.ru/.

Таким образом, главными задачами по муниципальному правовому обеспечению вопросов градостроительной деятельности, землепользования и застройки на территории района, с целью непрерывного поступательного развития района и создания благоприятных инвестиционных условий для привлечения в градообразующие сферы деятельности частного капитала, роста благосостояния жителей района является подготовка и утверждение плана реализации документации территориального планирования, в том числе программ комплексного развития коммунальной, социальной и транспортной инфраструктуры.

Необходимо организовать работу по разработке муниципальных правовых актов в области градостроительной деятельности, землепользования и застройки с целью создания условий, стимулирующих деятельность организаций различных организационно-правовых форм и форм собственности, направляющих средства на реализацию планов и программ в области градостроительной деятельности. Учитывая социально-экономическую значимость многих вопросов градостроительной деятельности, их возрастающую роль в решении многих социальных проблем общества, необходимо разработать комплекс мер по бюджетной поддержке инициативы заинтересованных лиц в решении указанных вопросов.

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

Через Константиновский район проходит транзитная автодорога Шахты - Цимлянск. Через эту дорогу осуществляется транспортная связь населенных поселков района между собой и с соседними районами.

Грузовые внешние перевозки осуществляются автомобильным и речным транспортом.

Основные потоки пешеходного движения на территории района организованы по несвязанной системе пешеходных улиц поселков, пешеходных дорожек, тротуаров. Все они направлены к местам приложения труда, социального обслуживания населения, центрам культурно-бытового назначения, остановочным пунктам общественного транспорта.

В районе отсутствуют велодорожки.

Район имеет достаточно развитые внерайонные пассажирские транспортные связи. Пассажирские транспортные связи осуществляются внутрирайонными, межмуниципальными и межобластными маршрутами.

Отправление внерайонных автобусов производится от автостанции, расположенной в г. Константиновск.

Для обслуживания транспорта в районе организованы 6 АЗС.

В настоящее время в Константиновском районе внутрирайонные пассажирские перевозки осуществляются автобусами, микроавтобусами, легковыми такси и личным легковым транспортом.

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

Существующая сеть автомобильных дорог Константиновского района обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями и с областным центром, а также между населенными пунктами Ростовской области и производственными предприятиями.

В настоящее время автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения находятся на балансе министерства транспорта Ростовской области и обслуживаются ООО "Тацинское ДСУ".

Прочие автодороги, в том числе улицы и дороги в населенных пунктах, иные дороги, проходящие между населенными пунктами, а также подъезды к сельскохозяйственным и производственным предприятиям находятся на балансе муниципального образования, за исключением автодорог Константиновского городского поселения, которые находятся на балансе Администрации Константиновского городского поселения.

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

- высокий процент износа дорожной сети;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

Подробный анализ показателей движения по УДС района представлен в КСОДД Константиновсого района, раздел 2.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (от 3 до 7% в год).

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

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

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

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

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

Основным видом пассажирского транспорта района является автобус и маршрутные такси.

На территории Константиновского района имеется 2 предприятия автотранспорта, 1 водного транспорта,.

Большинство трудовых передвижений в районе приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные потоки пешеходного движения на территории района организованы по несвязанной системе пешеходных улиц поселков, пешеходных дорожек, тротуаров. Все они направлены к местам приложения труда, социального обслуживания населения, центрам культурно-бытового назначения, остановочным пунктам общественного транспорта.

Велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием велосипедных дорожек, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов. Пешеходное движение проходит по тротуарам, которым необходим ремонт, на окраинах города по проезжим частям дорог.

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

В составе движения грузового транспорта в целом по дорогам и улицам Константиновского района преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселений района затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

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

В среднем легковые автомобили составляют до 92% в транспортном потоке, среди грузовых автомобилей преобладают легкие грузовики 3%, средние грузовые автомобили составляют – 1,5 %, тяжелые – 1%, автобусы малой вместимости- 1,4%, автобусы – 0,5% в потоке транспортных средств.

Согласно ВСН 25-86 предельная пропускная способность двухполосной дороги по одной полосе в каждую сторону составляет 2000 ед/ч. Согласно полученным данным ни на одном исследованном участке УДС значения приведенной интенсивности не достигают критических значений, а колеблются в интервале 150 – 245 привед.ед/час. Это означает, что УДС района имеет запас по пропускной способности и способна обслуживать в 2-3 раза большее число автомобилей.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Константиновского района.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Константиновского района Ростовской области

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

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

- существенная нагрузка на улично-дорожную сеть сезонных транспортных потоков грузового транспорта, обеспечивающего деятельность сельхозпредприятий района.

Дальнейшее развитие автодорожной сети связано с конкретными производственными потребностями существующих, реконструируемых и проектируемых промышленных и сельскохозяйственных предприятий района, а также с потребностями развития селитебных территорий населенных пунктов. Необходимо отметить, что устройство транспортных связей сопряжено с географическими особенностями Константиновского района.

Комплексной схемой организации дорожного движения Константиновского района предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данной схемой определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

– реконструкция существующих улиц и дорог района, усовершенствование покрытий существующих дорог;

– организация безопасных пешеходных переходов;

– строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях.

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

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. КСОДД на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Константиновского района Ростовской области

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Константиновского района Ростовской области, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ и муниципальных программ

муниципального образования Константиновский район, реализуемых на территории района.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Константиновского района Ростовской области должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Константиновского района позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению

стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Константиновского района осуществляется в объемах, определенных Законом об областном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период, Решением Собрания депутатов Константиновского района о бюджете Константиновского района на очередной финансовый год и на плановый период, Решением Собрания депутатов Константиновского городского поселения о бюджете Константиновского городского поселения на очередной финансовый год и на плановый период, и по направлениям определенным муниципальной программой «Развитие транспортной системы».

Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Константиновского района Ростовской области

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития района

Современное состояние. Демографическая ситуация характеризуется процессом убыли населения (Таблица 1.1).

Таблица 2.1. Динамика численности населения Константиновского района за последние 10 лет.

Численность населения						
2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014
32 479	↘31 047	↗33 647	↘33 508	↘33 200	↘32 859	↘32 475
2015	2016	2017				
↘32 216	↘31 971	↘31 875				

В состав Константиновского района входят 1 районное и 7 сельских поселений:

1. Авиловское сельское поселение (хутор **Авилов**; хутор Нижнежуравский)
2. Богоявленское сельское поселение (станица **Богоявленская**; хутор Камышный; хутор Кастырский; хутор Упраздно-Кагальницкий)
3. Гапкинское сельское поселение (хутор **Гапкин**; хутор Лисичкин; хутор Новая Жизнь; хутор Савельев; посёлок Холмистый)
4. Константиновское городское поселение (город **Константиновск**; хутор Ведерников; хутор Костино-Горский; хутор Михайловский; хутор Старозолотовский; хутор Хрящевский)

5. Николаевское сельское поселение (станица **Николаевская**; хутор Белянский; хутор Горский; станица Мариинская; хутор Правда; хутор Старая Станица; хутор Суворов)
6. Почтовское сельское поселение (хутор **Почтовый**; хутор Базки; хутор Верхнекалинов; хутор Верхнепотапов; хутор Каменно-Бродский; хутор Кременской; хутор Крюков; хутор Нижнекалинов; хутор Нижнепотапов; хутор Трофимов)
7. Стычновское сельское поселение (посёлок **Стычновский**; посёлок Белоковыльный; хутор Вифлянцев; хутор Ермилов; хутор Кондаков; хутор Кухтачев; посёлок Новострепетный; посёлок Отноженский; посёлок Старовязовский)

Анализ трудового потенциала. Численность работающего населения в районе– 15135 чел, что составляет 48,5% от общей численности населения.

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

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

-уровнем развития общества;
-социальной структурой;
-укладом жизни;
-характером расселения по территории района;
-свободным временем и реальными доходами населения;
-культурно-бытовыми потребностями;
-концентрацией мест жительства и мест работы;
-ростом района и др.

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

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

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

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

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

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др. В таблице 2.2. собраны данные по прогнозу транспортного спроса по району до 2030 года на основе анализа данных за предыдущие периоды исследований.

Таблица 2.2. Прогноз транспортного спроса района

№ п/п	Показатели	Единица измере-ния	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2030
1. Прогноз транспортного спроса района, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории района									
1.1	Объем грузоперевозок	млн.т.км	8,0	8,5	9,3	9,5	9,7	10,0	10,2
1.2	Объем пассажироперевозок	тыс.чел	650	655	650	640	645	650	655
2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	Воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	Водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	Железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	Автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
3. Прогноз развития дорожной сети района									
3.1	Протяженность дорожной сети	км	425,9	440,1	450,5	453,5	454,8	457,0	458,4
4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									
4.1	Индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел							
4.2	Общественный транспорт (внутрирайонные маршруты)	авт.	10	10	10	11	11	11	11
5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения									
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	30	30	30	30	30	25	0

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные перевозки из района не осуществляются.

Железнодорожные перевозки из района не осуществляются.

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

2.4. Прогноз развития дорожной сети района

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

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

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

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

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

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

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах района принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (см. таблицу 2.3.).

Таблица 2.3. Параметры уличной сети в пределах района

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчёт-ная скорость движе-ния км/ч	Ширина полосы движе-ния, м	Число полос движе-ния	Ширина пешеход-ной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь района с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25
Улица в жилой застройке основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5

второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0
Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

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

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

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

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

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

В таблицах 2.4 и 2.5 представлены данные об основных прогнозных показателях развития транспортной инфраструктуры и улучшению состояния и безопасности дорожной сети района.

Таблица 2.4. Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры района на период 2019-2030 годы.

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	этапы реализации	
			1 очередь	расчетный срок

Транспортная инфраструктура				
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	2,1	10,0
2	Станция технического обслуживания	ед.	0	2
3	Автомойка	ед.	1	3

Таблица 2.5. Прогнозные показатели по улучшению состояния и безопасности дорожной сети района

№ п/п	Показатели	Едини-ца измере-ния	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2030
1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.	4,1	0,0	2,8	11,7	3,0	50,0
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%.	69,2	69,7	67,1	61,5	60,0	45,0
3)	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	30	30	30	30	25	0,0

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

На территории Константиновского района на расчетный срок предполагается проживание 31850 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство».

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

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

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

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 9, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

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

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

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

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

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

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO_2), диоксид серы (SO_2) и озон (O_3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

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

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают,

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

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

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

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

-мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

-капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

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

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

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

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

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

Генеральным планом муниципального образования Константиновский района предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

– реконструкция существующих улиц и дорог района, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
– организация безопасных пешеходных переходов;
– строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;
– строительство объездных дорог.

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

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16-18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Зоны возможного

размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в районе вдоль автодороги "Шахты-Цимлянск".

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

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

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

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

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Константиновского района составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков,

повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог района

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса района должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

-расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

-ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

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

на расчётный срок (2030г.):

-дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Ростовской области;

-упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

-строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы района необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система района 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 района. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по

обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Ростовской области и органов государственной власти по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса района должны стать:

-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах района, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2019 гг;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2019-2030 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2019-2030 гг;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2019-2030 гг;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2019-2030 гг.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования Константиновского района Ростовской области, бюджета Константиновского городского поселения.

Таблица 5.1. Объемы финансирования из областного бюджета на развитие транспортной инфраструктуры Константиновского района согласно областной государственной программе «Развитие транспортной системы»

Муниципальное образование	Год	Размер субсидий из Фонда софинансирования расходов (тыс. рублей)			
		всего	Капитальный ремонт внутригородских, внутрипоселковых дорог и тротуаров	Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием	Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения
Константиновский район	2015	73784,1	45290,6	23000	5493,5
	2016	83321,7	54828,2	23000	5493,5
	2017	83321,7	54828,2	23000	5493,5
	2019	83321,7	54828,2	23000	5493,5
	2019	83321,7	54828,2	23000	5493,5
	2020	83321,7	54828,2	23000	5493,5

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

При этом планируется финансирование мероприятий по ПКРТИ в следующих объемах:

в 2019 году – 207105,8 тыс. рублей;
в 2020 году – 11893,1 тыс. рублей;
в 2021 году – 12756,9 тыс. рублей;
в 2022 году – 19025,6 тыс. рублей;
в 2023 году – 19025,6 тыс. рублей;
в 2024 году – 19025,6 тыс. рублей;
в 2025 году – 19025,6 тыс. рублей;
в 2026 году – 19025,6 тыс. рублей;
в 2027 году – 19125,6 тыс. рублей;
в 2028 году – 19025,6 тыс. рублей;
в 2029 году – 19125,6 тыс. рублей;
в 2030 году – 19025,6 тыс. рублей.

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

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

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры района.

2.Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

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

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Константиновского района по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению главы Администрации Константиновского района.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Константиновского района на период 2019-2030 годов приведены в таблицах 2.4.и 2.5.

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Константиновского района представлены в таблице 6.1.

Таблица 6.1. Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
Население				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	31181	35000
Транспортная инфраструктура				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	-	-
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	114	125
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	65	70

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	525	600
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	6	7

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

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

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

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

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

-организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и

ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

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