

**ООО «Проектно-Исследовательский Центр»**

**УТВЕРЖДАЮ: Глава  
Среднечелбасского  
сельского поселения  
Павловского района  
Краснодарского края**  
\_\_\_\_\_ Жук В. А.  
М.П.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ СРЕДНЕЧЕЛБАССКОГО СЕЛЬСКОГО  
ПОСЕЛЕНИЯ ПАВЛОВСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ  
НА 2017-2030 ГОДЫ**

**2017г.**

## Оглавление

Введение.....	3
1. Паспорт программы.....	7
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры. 11	
2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	18
2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта.....	31
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.....	39
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	43
5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий.....	47
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	51
7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	55
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.....	57

## Введение

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

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

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

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

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

### **Основные понятия**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и, включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого

движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** – сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** – администрация сельского поселения;

- **пользователи автомобильными дорогами** – физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и/или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при

выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по восстановлению транспорт-но-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценки ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

# 1. Паспорт программы

## Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения, Павловского района, Краснодарского края на период до 2030 г.

<b>Наименование</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения, Павловского района, Краснодарского края на период до 2030 г.
<b>Основание для разработки программы</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры разработана на основании следующих документов; - Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Постановление Правительства РФ от 1 октября 2015 г. № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов» - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ; - Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»; - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»; - Генеральный план Среднечелбасского сельского поселения Павловского района Краснодарского края; - Устав Среднечелбасского сельского поселения Павловского района.
<b>Наименование заказчика:</b>	Администрация сельского поселения Среднечелбасское Павловского района Краснодарского края.
<b>Разработчик программы:</b>	ООО «Проектно-Исследовательский Центр»
<b>Местонахождение программы</b>	Россия, Краснодарский край, Павловский район, п. Октябрьский, ул. Советская, д. 8.

<p><b>Цели программы</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;</li> <li>- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;</li> <li>- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.</li> </ul>
<p><b>Задачи программы</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории поселения;</li> <li>- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности;</li> <li>- увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;</li> <li>- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения.</li> </ul>
<p><b>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</li> <li>- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- протяженность пешеходных дорожек;</li> <li>- протяженность велосипедных дорожек;</li> <li>- обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;</li> <li>- обеспеченность транспортного обслуживания населения.</li> </ul>



<p><b>Сроки и этапы реализации программы</b></p>	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2030 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p>
<p><b>Объемы и источники финансирования</b></p>	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составляет:  <b>85 800</b> тыс.руб., в том числе в первый этап по годам:  2017 г. – 3900,0 тыс.руб.;  2018 г. – 5900,0 тыс.руб.;  2019 г – 5900,0 тыс.руб.;  2020 г – 5900,0 тыс.руб.;  2021 г – 5900,0 тыс.руб.;  с 2022 по 2030 годы – 58300,0 тыс.руб.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
<p><b>Мероприятия программы</b></p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</li> <li>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</li> <li>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</li> <li>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить</li> </ol>

	<p>протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
--	--

## **2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **Общие сведения**

Среднечелбасское сельское поселение является административно-территориальной единицей Павловского муниципального района - одного из крупнейших муниципальных районов Краснодарского края, расположенного в северо-восточной части Кубани. Среднечелбасское сельское поселение входит в число других 11-ти поселений, слагающих район. Площадь поселения составляет около 12 % от площади района, то есть оно является одним из самых крупных в территориальном отношении.

Среднечелбасское сельское поселение имеет хорошую транспортную доступность и находится на равноудаленном расстоянии от таких городов как Краснодар - 117 км, Приморско-Ахтарск- 109 км, Ейск - 129 км, Ростов - 139 км. Административный центр сельского поселения - поселок Октябрьский, удален от районного центра – станции Павловской на 30 км, транспортная доступность составляет менее 30 мин.

По территории поселения проходит автомобильная дорога регионального (краевого) значения «Привольная-Каневская-Березанская» и автомобильная дорога районного значения «Старолеушковская-Средний Челбас».

Границы сельского поселения установлены на основании Закона Краснодарского края № 701-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Павловский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 21 апреля 2004 года. Поселение располагается в юго-западной части Павловского района на границе с соседними муниципальными районами. Территория муниципального образования имеет смежные границы: на севере – с Новопластуновским сельским поселением и Ленинградским районом; на востоке – с

Старолеушковским сельским поселением; на юге – с Выселковским районом; на западе и северо-западе – с Брюховецким и Каневским районами.

Разработанная данной Программой планировочная структура основана на следующих принципах развития сельского поселения:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;
- развитие рекреационных территорий;
- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенными пунктами;
- разработка оптимальной функционально-планировочной структуры населенных пунктов, входящих в состав поселения, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территорий.

Программа содержит проектное градостроительное зонирование населенных пунктов, направленное на оптимизацию использования территории, обеспечение комфортного проживания жителей, создание современной социальной, транспортной и инженерной инфраструктур. В границах населенного пункта предусмотрено формирование функциональных зон в соответствии с Градостроительным Кодексом РФ – жилых, общественно-деловых, природно-рекреационных, производственно-деловых, транспортных, зон инженерных сооружений, перспективного градостроительного развития, и других.

Площадь Среднечелбасского сельского поселения составляет 21842 га. Структура земельных ресурсов сельского поселения определяется высоким уровнем развития сельскохозяйственного производства. Земли

сельскохозяйственного назначения занимают 20018 га или 91,6% от общей территории. Земли района отличаются высоким плодородием и являются ценными для сельскохозяйственного производства.

Земли, находящиеся под объектами производства в большинстве случаев входят в границу населенных пунктов.

Земельные ресурсы сельского поселения распределены между 3 хуторами и 3 поселками. Наиболее крупными землепользователями являются хутор Средний Челбас (426 га) и поселок Октябрьский (336 га).

Таблица 1. Земельные ресурсы Среднечелбасского сельского поселения

Наименование показателей	Площадь	
	га	%
Общая площадь сельского поселения	21842,00	100,00
Земли сельскохозяйственного назначения	20018,00	91,64
Земли населенных пунктов	1276,00	5,84
Земли особо охраняемых территорий и объектов	0,00	-
Земли лесного фонда	0,00	-
Земли водного фонда	337,00	1,54
Земли запаса	194,00	0,88
Прочие: дороги, связь, промышленность и др.	17,00	0,07

Наименьшая доля территории приходится на такие населенные пункты как поселок Южный и поселок Набережный, каждое из этих поселений занимает менее 0,5% площади сельского поселения. Площадь самого крупного населенного пункта – хутора Средний Челбас составляет около 2%.

### **Климат**

В климатическом отношении территория Среднечелбасского сельского поселения относится к северо-восточной степной провинции. Климат носит заметно выраженные черты континентальности (преобладающее влияние суши на температуру воздуха).

Зима мягкая, отличается повышенной влажностью и большим количеством безоблачных дней, начинается во второй половине декабря и продолжается в течении 6-7 декад. Наиболее холодный месяц – январь; средняя месячная температура воздуха – 4<sup>0</sup>С.

Средняя высота снежного покрова составила 17 см, наибольшая 43 см. Ежегодно наблюдается гололедно-изморозевые отложения мокрого снега на

проводах; такие отложения обычно достигают наибольших значений в декабре. Максимальная толщина отложений составляла 34 мм на 1 п. м (19.02.1989г). Наибольшей величины глубина промерзания достигает в конце февраля - начале марта, глубина промерзания 40 - 70 см.

Лето теплое и влажное, среднемесячная температура июля не превышает +23<sup>0</sup>С, максимальная температура июля +40,4<sup>0</sup>С. Длительность безморозного периода до 180 дней.

Среднечелбасское сельское поселение относится к зоне умеренного увлажнения. Влажность воздуха достаточно стабильная, колеблется в интервале 70% - 87%, достигая среднемесячного максимума в декабре, минимума – в августе. На рассматриваемой территории преобладают ветры восточных, северо-восточных и юго-западных румбов. Средняя скорость ветра – 3,0 м/с. Осадки являются основным климатическим фактором, определяющим величину поверхностного и подземного стоков. Годовое количество осадков по территории Среднечелбасского сельского поселения составляет 508-640 мм. Основное количество осадков выпадает в теплый период года (60-70%). Суточный максимум осадков – 88-112 мм. Суммы осадков год от года могут значительно отклоняться от среднего значения.

### **Инженерно-геологические и гидрологические характеристики территории**

Рельеф территории долинный, с местным уклоном на восток. Абсолютные отметки в среднем с запада на восток изменяются от 23,0 м до 55,0 м. Геоморфологическое строение включает следующие элементы:

- пойменная и надпойменная терраса р. Средняя Челбаска, р. Сухая Челбаска, р. Бейсужок Правый и р. Челбас;
- ложбины стока, впадающие в реки;
- склон водораздела.

Геологическое строение обусловлено геоморфологическим положением и включает следующие стратиграфо-генетические комплексы, распространенные с поверхности до глубины 10,0-15,0 м:

- голоценовые аллювиальные отложения;
- голоценовые аллювиально-делювиальные отложения;
- голоценово-верхнеплейстоценовые делювиальные отложения;
- верхнеплейстоценовые покровные эолово-делювиальные отложения;
- среднеплейстоценовые покровные эолово-делювиальные отложения.

В пределах проектной территории по среднемноголетним наблюдениям уровень подземных вод изменяет свое положение от 0 до 10,0 м, в зависимости от геоморфологического положения. В пределах поймы и надпойменной террасы и крупных обводненных по тальвегу ложбин стока уровень подземных вод находится на глубине от 0 до 2,0 м. В пределах склонов водораздела уровень изменяет свое положение от 2,0 м до 5,0 и от 5,0 до 10,0 м.

Подземные воды обладают агрессивными свойствами по отношению к бетонам и железобетонным конструкциям.

Из специфических грунтов в пределах склона водораздела распространены:

- суглинки твердые, тяжелые, просадочные, первого типа грунтовых условий по просадочности, начальное просадочное давление 100 кПа, залегают с поверхности под почвой, мощностью до 5-8,0 м.

- глины легкие, пылеватые, просадочные, залегают как правило под грунтами ИГЭ-3, на глубине более 5,0 м, первого типа грунтовых условий по просадочности, начальное просадочное давление 140 Мпа.

Кроме того, просадочными свойствами обладают почвы, залегающие выше этих грунтов.

К опасным геологическим процессам на территории сельского поселения относятся следующие процессы:

- 1) подтопление;
- 2) затопление;
- 3) просадка грунтов;
- 4) эрозионно-аккумулятивные процессы временных водотоков;
- 5) дефляция, пыльные бури.

Среднечелбасское сельское поселение пересекают реки Средняя Челбаска, Сухая Челбаска, Челбас и Бейсужек Правый. Их ширина колеблется от 30 – 200 метров, глубина от 1 до 4,5 метров. Реки имеют на пути 25 дамб с не регулируемые водопропускными сооружениями. Дно рек илистое, берега пологие, поросшие камышом.

Замерзают реки, как правило, в декабре, толщина льда от 10 до 20 см, вскрываются ото льда в середине марта.

Средняя Челбаска – река степной зоны Краснодарского края. Берега реки на отдельных участках пологие, но зачастую обрывистые высотой до 2-х метров. Имеется большое количество прудов, образовавшихся вследствие строительства дамб. Эти дамбы часто имеют простейшие водопропускные сооружения или не имеют совсем. По этой причине при прохождении паводков создается подпор и затопление прилегающей территории в пределах населенных пунктов.

Годовой сток р. Средняя Челбаска определяется годовым количеством осадков, а внутригодовое распределение – режимом выпадения их в году.

По условиям формирования и внутригодового распределения стока р. Средняя Челбаска относится к рекам с весенним половодьем. В пределах Среднечелбасского сельского поселения река имеет ширину русла от 30 до 180 м. При прохождении катастрофических паводков уровень воды в реке Средняя Челбаска поднимается на 1,5-2,0 м над меженным.

Р. Бейсужек Правый протекает в восточном направлении, проходя через хутор Бейсужек.

Питьевой водой поселения обеспечиваются, главным образом, из подземных вод, которые неравномерно распространены по территории. Наиболее перспективный для использования является водоносный комплекс меловых и аллювиальных отложений, расположенных в долине р. Средняя Челбаска.

#### Население

Общая численность населения Среднечелбасского сельского поселения составляет 4042 чел. Или 5,9 % от общей численности населения Павловского района. Также относительно мала и плотность населения: если в Краснодарском



крае плотность населения – 68, 4 чел/кв. км, в Павловском районе – 38, 8 чел/кв. км, то в сельском поселении этот показатель равен 18,59 чел/кв. км, что более чем в два раза меньше районного показателя.

По данным на 01.01.2015 г. население Среднечелбасского сельского поселения составило 4042 человек.

Население по территории сельского поселения распределено не равномерно. Средняя плотность сельского населения представлена в таблице 2 и составляет 18,59 чел/км<sup>2</sup>.

Таблица 2

Наименование сельского поселения	Общая численность, чел	Плотность, чел/км <sup>2</sup> (относительно площади населенных пунктов)
Хутор Средний Челбас	1093	867,46
Хутор Ленинодар	611	265,65
Хутор Бейсужок	191	181,90
Поселок Набережный	338	348,45
Поселок Октябрьский	1540	458,33
Поселок Южный	289	352,43
Всего	4042	313,33

Малоллюдными поселениями являются те, которые расположены на значительном удалении от центра сельского поселения и от магистралей регионального значения - х. Бейсужок, п. Южный, п. Набережный. Такое положение можно объяснить недостаточным обеспечением транспортной инфраструктуры.

По сравнению со стабильными районными показателями в Среднечелбасском поселении численность населения постоянно падает и составляет в настоящее время 94,4 % за период с 2002 г. Здесь наблюдаются наибольшие в районе темпы уменьшения численности населения. Причины, объясняющие снижение темпов роста численности населения, связаны с сокращением миграционного потока на фоне сохраняющейся высокой естественной депопуляции населения. Как следствие стремительного падения уровня рождаемости, сложилась тенденция абсолютного и относительного снижения численности населения детского и подросткового возрастов. При этом относительно постоянной остается численность группы населения, перешедшей рубеж трудоспособного возраста.

Следует отметить, что количество занятого населения в сельском поселении составляет около 7,8 % (941 чел) от общего количества занятых в районе, что говорит о невысоком потенциале по уровню занятости Среднечелбасского сельского поселения. Уровень безработицы - 1,7 %, количество безработных - 372 чел., из них женщин - 231 чел., мужчин - 141 чел.

**2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

**Использование территории**

Площадь Среднечелбасского сельского поселения составляет 21842 га, земли сельскохозяйственного назначения – 20018 га; площадь населенных пунктов – 1276 га.

Земли сельскохозяйственного назначения занимают 91,64% площади района, земли лесного фонда отсутствуют, земли водного фонда занимают 1,54%, земли запаса – 0,88%; 5,84 % занято землями поселений и 0,07 % занято землями промышленности, транспортом, объектами инженерной инфраструктуры и др.

Таблица 3

№№ п/п	Назначение земель	Площадь, га
1	Земли сельскохозяйственного назначения, всего	20018,00
2	Земли населенных пунктов, всего	1276,00
3	Земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения.	17,00
4	Земли особо охраняемых территорий и объектов	0,00
5	Земли водного фонда	337,00
6	Земли лесного фонда	0,00
7	Земли запаса	194,00
8	Земли не вовлеченные в градостроительную или иную деятельность	0,00
9	Итого:	21842,00

В целом территория сельского поселения достаточно интенсивно освоена в градостроительном отношении. В 6 населенных пунктах, входящих в сельское поселение, проживает 4062 человек (данные на 01.01. 2009). Административный центр сельского поселения – поселок Октябрьский расположен в центральной части. Плотность населения составляет 18,59 чел/км<sup>2</sup>.

На территории сельского поселения прослеживаются несколько транспортно-планировочных осей.

Главная планировочная ось – транспортный коридор, состоящий из автодороги общего пользования, ведущей к Павловскому и Старолеушковскому сельскому поселению. Данная дорога делит территорию поселения на две части – северную и южную. Вдоль этой дороги расположен хутор Средний Челбас, поселок Октябрьский и хутор Ленинодар. Далее, в южном направлении, дорога завершается в хуторе Средний Челбас и соединяется с дорогой краевого значения «Привольная - Каневская - Березанская».

Дополнительная ось – автодорога на поселок Набережный, протянувшаяся в северном направлении и автодорога в южном направлении на поселок Южный. Природная планировочная ось – р. Средняя Челбаска и р. Бейсужок Правый, вдоль которой исторически формировалось расселение.

Планировочная организация поселения представляет собой двухступенчатую систему: поселок Октябрьский - административный центр сельского поселения представляет собой 1 ступень в иерархии и сельские населенные пункты (х. Средний Челбас, х. Ленинодар, х. Бейсужек, п. Набережный, п. Южный) - вторую.

Всего на территории сельского поселения функционирует 6 населенных пунктов, разных по величине, территории, численности населения, хозяйственной специализации, в каждом из которых главным градоформирующим фактором является сельскохозяйственное предприятие со своей производственной базой. Краткая характеристика населенных пунктов представлена в таблице.

Анализируя сложившуюся систему расселения поселения можно отметить положительные ее особенности:

- развитая поселенческая сеть со сложившейся иерархической структурой населенных пунктов.

- развитая сеть автомобильных дорог,

- получившая развитие тенденция дачного строительства в сельских населенных пунктах, что создает условия их сохранения как элементов системы расселения.

Исторически сложившееся расселение в сельской местности, его территориальная структура уже не соответствует изменившейся здесь социально-экономической ситуации.

### **Прогноз численности постоянного населения**

Демографический прогноз – важнейшая составляющая градостроительного проектирования, на основе которой определяются проектные параметры отраслевого хозяйственного комплекса, комплекса общественных услуг, жилищного строительства, регионального рынка труда.

Программа принимает за основу определения перспективной численности населения эффективность и результативность правительственных программ и мероприятий, направленных на повышение рождаемости и общее улучшение демографической обстановки, соответствующей интересам социально-экономического развития Российской Федерации.

Прогноз численности населения Среднечелбасского сельского поселения разработан в разрезе входящих в него населенных пунктов по следующим этапам:

- I очередь – 2022 год.;

- расчетный срок – 2030 год.;

- в качестве базового года для прогнозных расчетов принят 2015 г.

Расчет основных показателей демографической ситуации Среднечелбасского сельского поселения проводился на основе метода трудового баланса, анализа сложившегося в последнее время состояния процессов воспроизводства населения, сдвигов в его половой и возрастной

структуре, развития внешних миграционных процессов, территориальных внутренних перераспределений населения. Большое внимание уделялось также анализу ряда социальных и экономических показателей, а в частности, занятости населения, уровня его жизни, миграционной привлекательности территории, устойчивости существующей экономической структуры на перспективу, экономическому и политико-географическому положению района, природно-ресурсному потенциалу территории, комфортности природной среды.

Существующая численность поселения принята согласно официальной статистической информации Краснодарского края — сборнику Краснодарстата «Сельские населенные пункты в Краснодарском крае по состоянию на 1 января 2009 года».

В прогнозе численности населения Среднечелбасского сельского поселения заложены следующие тенденции на перспективу, обусловленные проведением эффективной демографической и миграционной политики:

- рост уровня рождаемости;
- снижение младенческой смертности и смертности населения молодых возрастов;
- рост показателя ожидаемой продолжительности жизни;
- активизация трудовой иммиграции.

Для определения расчетной численности населения в прогноз были заложены следующие тенденции естественного и миграционного движения:

- увеличение общего коэффициента рождаемости с 12,1 человек на 1000 населения в 2009 году до 15,5 человек на 1000 населения к 2030 году;
- снижение смертности с 16,4 человек на 1000 населения в 2010 году до 13,8 человек на 1000 населения к 2030 году.

Таблица 4

Наименование показателя	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
Рождаемость, чел. на 1000 населения	13,0	13,9	14,9	15,5
Смертность, чел. на 1000 населения	15,8	15,1	14,4	13,8
Естественный прирост, чел. на 1000 населения	- 2,8	- 1,2	0,5	1,7
Миграционный прирост, чел. на 1000 населения	2,5	2,7	2,9	3,1

Таблица 5

№ п/п	Наименование населенного пункта	Площадь фактически освоенной территории, га	Численность населения, чел.	Плотность населения населенных пунктов, чел/га
1	Поселок Октябрьский	368,39	1670	4,53
2	хутор Бейсужек	113,38	194	1,71
3	хутор Ленинодар	288,73	630	6,47
4	Поселок Набережный	97,35	380	3,90
5	Хутор Средний Челбас	561,11	1200	2,14
6	Поселок Южный	82,22	295	3,59
Всего по сельскому поселению:		21790,5	4369	0,20

На основе существующих и заложенных тенденций демографической и миграционной активности были определены половозрастные изменения в структуре населения на перспективу, в результате которых была получена проектная возрастная структура населения Среднечелбасского сельского поселения на расчетный срок до 2030 года. На перспективу можно предположить продолжение стабильного улучшения демографической ситуации и увеличение численности населения к 2020 году до 4194 человек, общая численность к расчетному сроку составит 4369 человек. В Программе был разработан прогноз развития половозрастной структуры населения по всем населенным пунктам Среднечелбасского сельского поселения.

Таблица 6

Наименование	Численность населения, человек			2030/2015 гг., в %
	существующее положение 2015 год	первая очередь строительства (2022 год)	расчетный срок (2030 год)	
Среднечелбасское сельское поселение	4042	4194	4369	108,1
Поселок Октябрьский	1560	1590	1670	107,1
хутор Бейсужек	191	194	194	101,6
хутор Ленинодар	621	620	630	101,4
поселок Набережный	319	360	380	119,1
Хутор Средний Челбас	1079	1140	1200	111,2
Поселок Южный	272	290	295	108,5

### Состояние транспортной инфраструктуры

Главной целью при разработке Программы поселения является формирование на его территории экологически и социально ориентированной, высокорентабельной среды обитания.

### **Автомобильный транспорт**

Автомобильные связи сельского поселения построены на функционировании федеральной автодороги «Дон» (Ростов на Дону - Махачкала), которая, в свою очередь связывает Среднечелбасское сельское поселение с районным центром – станицей Павловской и краевым центром – г. Краснодар. Поселок Октябрьский, хутор Ленинодар и хутор Средний Челбас связаны с данной автодорогой через автомобильную дорогу районного значения «Старолеушковская - Средний Челбас». Межпоселковые связи осуществляются по автодорогам с твердым покрытием.

Населенные пункты (кроме п. Набережный и п. Южный) обеспечены устойчивой дорожной связью с районным центром ст. Павловской.

Таблица 7. Обобщенные показатели транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
1	2	3	4	5
1	<b>ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>			
1.1	Протяженность основных улиц и проездов	км	47,41	50,58
1.1.1	- категорированные дороги	км	26,77	26,77
1.1.2	- дороги местного значения	км	14,07	14,07
1.1.3	- главные улицы в жилой застройке	км	6,57	9,74
1.1.4	- дамбы, мосты, путепроводы	единиц	23	23

### **Уличная сеть**

Существующая транспортная схема населенных пунктов представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась без учета интенсивности автомобильного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

В составе транспортной сети сельского поселения выделены улицы и дороги следующих категорий:

- автомобильная дорога районного значения;
- автомобильная дорога местного значения.

Ширина улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 7,0 – 12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения, в связи с этим предлагается устройство тротуаров шириной 2 м и пешеходных зон.

Программой предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное хранение автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

В сельском поселении отсутствуют станции технического обслуживания автотранспорта. АЗС - располагается у развязки автомобильной дороги «Старолеушковская - Средний Челбас» у въезда в поселок Октябрьский. Программой предусмотрено строительство двух АЗС в хуторе Средний Челбас в северной и южной частях населенного пункта.

В пределах поселка Октябрьский планируется разместить пожарное депо на 2 поста.

Придорожные полосы автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения - территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги.



Особый режим использования земель в пределах придорожных полос предусматривает ряд ограничений при осуществлении градостроительной и хозяйственной деятельности в пределах этих полос в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги.

Решение об установлении границ придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения (далее - автомобильные дороги) или об изменении границ таких придорожных полос принимается департаментом транспорта и дорожного хозяйства администрации Краснодарского края.

Органы местного самоуправления в месячный срок со дня поступления копии решения Департамента об установлении границ придорожных полос автомобильной дороги обязаны уведомить собственников, пользователей, владельцев и арендаторов земельных участков, находящихся в границах придорожных полос автомобильной дороги, об особом режиме использования этих земельных участков.

Земельные участки в пределах придорожных полос у их собственников, владельцев, пользователей и арендаторов не изымаются.

В зависимости от категории автомобильной дороги с учетом перспектив ее развития ширина каждой придорожной полосы устанавливается:

- а) для автомобильных дорог I и II категории – 75 метров;
- б) для автомобильных дорог III и IV категории – 50 метров;
- в) для автомобильных дорог V категории – 25 метров;

В границах населенных пунктов придорожные полосы вдоль автомобильных дорог не устанавливаются.

В пределах придорожных полос запрещается строительство капитальных сооружений (со сроком службы 10 и более лет), за исключением объектов дорожной службы, объектов УГИБДД УВД по Краснодарского края и объектов дорожного сервиса.

Размещение в пределах придорожных полос объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, информационных щитов и указателей разрешается при соблюдении следующих условий и ограничений:

- объекты не должны ухудшать видимость на автомобильной дороге и другие условия безопасности дорожного движения и эксплуатации автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений, а также создавать угрозу безопасности населения;

- выбор места размещения объектов должен осуществляться с учетом возможной реконструкции автомобильной дороги;

- размещение, проектирование и строительство объектов должно производиться с учетом требований стандартов, технических норм безопасности дорожного движения, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, строительных норм и правил, экологической безопасности и потребностей в обслуживании участников дорожного движения.

При примыкании автомобильной дороги к другой автомобильной дороге подьезды и съезды должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами и элементами обустройства автомобильной дороги в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Прокладка и переустройство инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос осуществляется владельцами таких инженерных коммуникаций или за их счет при наличии согласия в письменной форме ГУ «Владупрадор» и на основании разрешения на строительство, выдаваемого в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации и Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в случае, если для прокладки или переустройства таких инженерных коммуникаций требуется выдача разрешения на строительство).

При этом, если прокладка инженерных коммуникаций за пределами придорожных полос по условиям застройки, рельефа затруднительна или нецелесообразна, то размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос возможно только при выполнении мероприятий по обеспечению безопасности движения.

В случае, если прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильной дороги влечет за собой реконструкцию или капитальный ремонт автомобильной дороги, ее участков, такие реконструкция, капитальный ремонт осуществляются владельцами инженерных коммуникаций или за их счет.

В договорах или решениях на предоставление земельных участков для размещения некапитальных зданий и сооружений в пределах придорожных полос должны предусматриваться обязательства владельцев и собственников этих объектов осуществить за свой счет их снос или перенос в случае, если эти здания и сооружения создадут препятствия для нормальной эксплуатации автомобильной дороги при ее реконструкции или будут ухудшать условия движения по ней.

Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, имеют право:

а) осуществлять хозяйственную деятельность на указанных земельных участках с учетом ограничений, установленных настоящими Правилами;

б) возводить на предоставленных им земельных участках объекты, разрешенные настоящими Правилами с соблюдением установленного порядка проектирования и строительства;

в) получать информацию о проведении ремонта или реконструкции автомобильных дорог, установленных ограничениях и режиме использования участка.

Возведенные с нарушением правил об установление и использование придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в пределах придорожных полос утвержденными постановлением губернатора Краснодарского края от 24.02.2009.

№152 здания и сооружения признаются в установленном законом порядке самовольной постройкой, а в отношении лиц, их построивших, принимаются меры в соответствии с действующим законодательством.

Радиусы закругления бортов проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос (не менее):

1. для магистральных улиц и дорог регулируемого движения – **8 м.**;
2. местного значения – **5 м.**;
3. на транспортных площадях – **12 м.**

В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения допускается принимать не менее 6 м, на транспортных площадях – 8 м.

Расстояние от бровки земельного полотна автомобильных дорог различной категорий до границы жилой застройки (не менее):

1. от автомобильных дорог I, II, III категорий - **100 м**;
2. от автомобильных дорог IV категорий - **50 м.**

Ширина снегозащитных лесонасаждений и расстояние от бровки земельного полотна до этих насаждений с каждой стороны дороги:

Таблица 8

Расчетный годовой снегопринос, м <sup>3</sup> /м	Ширина снегозащитных лесонасаждений, м	Расстояние от бровки земельного полотна до лесонасаждений, м
от 10 до 25	<b>4</b>	<b>15-25</b>
св. 25 до 50	<b>9</b>	<b>30</b>
св.50 до 75	<b>12</b>	<b>40</b>
св.75 до 100	<b>14</b>	<b>50</b>
св. 100 до 125	<b>17</b>	<b>60</b>
св. 125 до 150	<b>19</b>	<b>65</b>
св. 150 до 200	<b>22</b>	<b>70</b>

При снегоприносе от 200 до 250 м<sup>2</sup>/м принимается двухполосная система лесонасаждений с разрывом между полосами 50 м.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, предлагается:

- благоустройство существующей магистральной сети, расширение проезжей части, повышение качества покрытий проезжих частей и тротуаров. При

реконструкции улично-дорожной сети необходимо максимальное сохранение застройки и зеленых насаждений;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью поселения;

- организация дублирующих направлений магистральной сети в сложившихся районах в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

Магистральные дороги регулируемого движения и магистральные улицы общесельского значения регулируемого движения образуют основную планировочную структуру Среднечелбасского сельского поселения, обеспечивая транспортное сообщение планировочных районов с центром и между собой и с внешними автодорогами.

Магистральные улицы районного значения обеспечивают транспортную и пешеходную связи в пределах планировочных районов, подъезды к другим магистральным улицам, увеличение пропускной способности существующей магистральной сети.

Программой предусматривается максимальное сохранение жилых улиц, согласно красных линий, строительство уличной сети в новых районах для обслуживания жилых комплексов и подъезда к предприятиям, организация площадей в центрах районов, у вокзала, у административных зданий массового посещения в центре поселения.

Магистральная сеть обеспечивает нормальное транспортное обслуживание с центром и районами тяготения.

Передвижения между населенными пунктами в пределах поселения осуществляется по дорогам местного значения.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей, дополнительных общих автостоянках и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется.

Сеть улиц имеет линейное построение, ширина от 10 до 25 метров. Ширина проезжих частей 3-6 метров. Тротуарное покрытие практически отсутствует.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

При условии сохраняющейся в улично-дорожной сети, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Среднечелбасского сельского поселения и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно- эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

**2.2. Социально-экономическая характеристика поселения,  
характеристика градостроительной деятельности на территории  
поселения, включая деятельность в сфере транспорта**

**Улично-дорожная сеть**

В основу мероприятий по улучшению улично-дорожной сети в рамках Программы положены следующие позиции:

- максимальное использование региональных, муниципальных, частных интересов в развитии отдельных объектов транспортной системы;
- развитие инфраструктуры, обеспечивающей пассажирские перевозки на пригородных и междугородних маршрутах, связывающих население с районом и областным центром;
- комплексное развитие всех видов транспортной инфраструктуры на основе применения международных стандартов качества обслуживания пассажирских и грузовых перевозок, включая внутригородскую транспортную систему.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры:

- транспортная инфраструктура должна быть рассчитана на обслуживание населения, временного населения, при росте подвижности на всех видах сельского пассажирского транспорта к 2030 году в 1,5 раза;
- градостроительные преобразования должны способствовать приоритетному развитию пассажирского транспорта общего пользования. Развитие улично-дорожной сети и сети пассажирского транспорта общего пользования должно обеспечить повышение безопасности и надежности всех видов передвижений, снижение негативного воздействия транспорта на среду жизнедеятельности;
- объекты внешней транспортной инфраструктуры рассчитываются с учетом роста подвижности на внешних видах пассажирского транспорта не менее чем в 2 раза к 2030 году. Следует ожидать не менее чем 2-кратный рост объема передвижений на пригородном и междугороднем автобусном транспорте;

- улично-дорожная сеть и пассажирский транспорт общего пользования должны обеспечивать передвижения по территории со средними затратами времени не более 35 минут для 80 процентов населения;

- сооружения хранения и обслуживания индивидуального автомобильного транспорта рассчитываются на уровень автомобилизации в 250 авт./1000 жит. к 2022 году и 350 авт./1000 жит. к 2030 году.

Программой сохраняется сложившаяся сеть внешних автодорог.

Улично-дорожная сеть селитебной территории запроектирована обеспечивающей удобную и наиболее короткую связь с местами приложения труда, зоной отдыха, кварталами и группами жилых домов, общественными зданиями и с внешними дорогами. В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с местами приложения труда, с зоной отдыха, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров.

Транспортная инфраструктура представляет собой многоотраслевой комплекс, преследующий цели повышения уровня жизни и благосостояния населения; развитие дорожной сети и общей мобильности; обеспечение потребностей населения в объектах административной, культурной, развлекательно-бытовой отраслях. Она охватывает систему образования и подготовки кадров, здравоохранение, культуру, физическую культуру и спорт и является индикатором профессиональной работы всех отраслей жизнеустройства муниципального образования. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики



отдельных территориальных образований, инвестиционной и транспортной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних важная роль принадлежит особенностям географического положения муниципального образования.

Расчет перспективного развития отраслей транспортной сферы Среднечелбасского сельского поселения производится на основе анализа современного их состояния с последующей экстраполяцией на средне- и долгосрочные периоды. При этом учитываются разработанные прогнозные показатели перспективной демографической ситуации, экономической подсистемы, тенденции мирового и отечественного развития транспортной сферы.

На сегодняшний день нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения достаточно развита. Усовершенствован порядок использования земельных ресурсов, достаточно успешно сформирован социальный климат, ведется работа по реабилитации маломобильных групп населения, в частности, развивается инфраструктурная доступность для инвалидов.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения. Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;

- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Необходимо усовершенствовать существующее покрытие улиц в застройке сельского поселения с устройством тротуаров.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог муниципального образования Среднечелбасского сельского поселения не соответствуют современным требованиям.

К недостаткам улично-дорожной сети муниципального образования Среднечелбасского сельского поселения можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89\*;

- часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;

- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению ДТП на проезжей части.

Также, необходимо обеспечить поселение парковочными местами, вблизи общественных и социально значимых объектов, а также пешеходными тротуарами центральные улицы населенных пунктов Среднечелбасского сельского поселения.

Состояние автодорог пролегающих по территории муниципального образования Среднечелбасского сельского поселения оценивается как удовлетворительное.

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

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

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Среднечелбасского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц и замене уличных осветительных приборов.

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

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

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

Социальная инфраструктура представляет собой многоотраслевой комплекс, преследующий цели повышения уровня жизни и благосостояния населения; развитие дорожной сети и общей мобильности; обеспечение потребностей населения в объектах административной, культурной, развлекательно-бытовой отраслях. Она охватывает систему образования и подготовки кадров, здравоохранение, культуру, физическую культуру и спорт и является индикатором профессиональной работы всех отраслей жизнеустройства муниципального образования.

Уровень развития социальной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних важная роль принадлежит особенностям географического положения муниципального образования.

Среднечелбасское сельское поселение находится в отдалении от областного центра. Это предопределяет ориентацию на автономное обслуживание своего населения подавляющим большинством видов социальных услуг. Расчет перспективного развития отраслей социальной сферы Среднечелбасского сельского поселения производится на основе анализа современного их состояния с последующей экстраполяцией на средне- и долгосрочные периоды. При этом учитываются разработанные прогнозные показатели перспективной демографической ситуации, экономической подсистемы, тенденции мирового и отечественного развития социальной и транспортной сферы. В основу расчетов перспективной потребности и обеспеченности Среднечелбасского сельского поселения социальными услугами были положены:

- нормативные показатели, изложенные в Распоряжении Правительства Российской Федерации от 14 июля 2001 года №942-р «О социальных нормах и

нормативах» и соответствующем документе от 19 октября 1999 года «Методика определения нормативной потребности субъектов Российской Федерации в объектах социальной инфраструктуры ( с изменениями от 23.11.2009 года)»;

- утвержденные Правительством РФ изменениям в социальные нормы и нормативы, изложенные в Распоряжении от 13 июля 2007 г. № 923-р;

- нормативы СП 42.13330.2011 г.

Расчетная численность населения Среднечелбасского сельского поселения определяется на базе ретроспективного анализа движения населения сельсовета и перспектив его экономического развития.

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

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также



обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;
- развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- снижение тяжести последствий;
- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

На расчётный срок:

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- улучшение среды для маломобильных групп населения;
- строительство тротуаров, пешеходных и велосипедных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

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

#### **4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории Поселения, размер выделяемых финансовых средств на поддержание и развитие транспортного комплекса.

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

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

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

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

За верхний предел, относительно которого проводилось сценарное проектирование, был взят высоко оптимистический вариант, при котором наиболее полно удовлетворялись бы потребности населения Среднечелбасского сельского поселения в соответствии со сложившейся социально-экономической картиной состояния территории.

Согласно данному сценарию было бы рекомендовано запланировать следующие работы:

- приведение всех дорог местного значения в соответствие с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам;

- замена грунтового покрытия улично-дорожной сети на асфальтное во всех населённых пунктах поселения;

- строительство тротуаров и велосипедных дорожек на центральных улицах поселения;

- устройство дорожных знаков, искусственных неровностей на дорогах общего пользования местного значения Поселения в соответствии с нормативными требованиями по обеспечению дорожной безопасности.

Обзор запланированных мероприятий в соответствии с выбранными сценариями действий по развитию транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения приведен в таблице 9.

В таблице 9, представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 9

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития	
			Пессимистичный	Реалистичный
1.	Индекс нового строительства автодорог	%	0	90
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	60	10
3.	Прирост протяженности дорог с твердым покрытием	км	0	15
4.	Удельный вес дорог, не соответствующих требованиям нормативных документов	%	50	15

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

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

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;

- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

- информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети сельсовета 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.

## **5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий**

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;

- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов муниципального образования.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

Мероприятия, способствующие реализации программы:

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 притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

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

Мероприятия, для создания безбарьерной среды:

1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);
2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива);
3. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три 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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

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 населёнными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надёжности 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 муниципального образования Среднечелбасского сельского поселения составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального 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.

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

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

## **6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

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

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

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

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

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

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

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Краснодарского края и бюджета муниципального образования Среднечелбасского сельского поселения, кредиты кредитных организаций, иные источники внутреннего финансирования дефицитов бюджетов, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия областных программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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

государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Павловского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

Стоимость мероприятий определена согласно укрупненным сметным показателям.

Таблица 10

Наименование мероприятия	Стоимость всего, тыс. руб.	Стоимость реализации программы по годам, тыс руб					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	<b>800,0</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	300,0

Мероприятия по содержанию и ремонту действующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	<b>35 000,0</b>	1000,0	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0	26000,0
Проектирование, строительство (реконструкция) и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	<b>40 000,0</b>	2000,0	3000,0	3000,0	3000,0	3000,0	26000,0
Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения	<b>3 500,0</b>	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	2000,0
Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	<b>6 500,0</b>	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	4000,0
<b>Итого:</b>	<b>85 800,0</b>	<b>3900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>58300,0</b>

Общая финансовая потребность по муниципальному образованию Среднечелбасского сельского поселения составляет: **85 800,0** тыс.рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

## **7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения на 2017 - 2030 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания. Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных административных учреждений, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования Среднечелбасского сельского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения. Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 11.

Таблица 11

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Перспективные значения показателей						
			2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования	%	75	75	70	65	55	50	10

2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	65	75	80	85	85	90	95
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	20	20	25	35	45	50	90
4	Протяженность устроенных пешеходных дорожек	км	0,0	2	3,7	4,6	5,2	6	8,5

Основной оценкой эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения является улучшение качества жизни населения на основе динамичного развития всех отраслей экономики и транспортной сферы и выполнения, реализация целей и задач по пяти стратегическим направлениям:

- создание и развитие организационно-правовых условий для экономического и социального развития территории;
- рост уровня благосостояния жителей;
- рост экономического потенциала;
- формирование благоприятного социального климата;
- рост качества среды жизнедеятельности.

В результате осуществления планируемых мероприятий ожидается повышение открытости инвестиционного процесса, уровня подготовки бизнес-планов и других документов при поиске потенциальных инвесторов и, соответственно, общее увеличение инвестиционной активности в муниципальном образовании Среднечелбасского сельского поселения.

Основным результатом формирования благоприятного социального климата должно стать повышение уровня жизни малообеспеченных слоев населения.



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

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация Среднечелбасского сельского поселения.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд";

2) условий, порядка и правил утвержденных федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации муниципальной программы, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

План реализации муниципальной Программы составляется ежегодно ответственным исполнителем, курирующим данное направление, и утверждается постановлением Администрацией Среднечелбасского сельского поселения, не позднее 31 декабря текущего финансового года.

Внесение изменений в план реализации муниципальной программы, не влияющих на параметры муниципальной программы, план с учетом изменений утверждается не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения о внесении изменений.

Ответственный исполнитель:

- обеспечивает разработку муниципальной программы;

- обеспечивает утверждение в установленном порядке проекта постановления Администрации Среднечелбасского сельского поселения об утверждении муниципальной программы;

- формирует в соответствии с методическими рекомендациями структуру муниципальной программы, а также перечень участников муниципальной программы;

- организует реализацию муниципальной программы, вносит предложения об изменениях муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы, а также конечных результатов ее реализации;

- подготавливает отчеты об исполнении плана реализации муниципальной программы (с учетом информации, представленной участниками муниципальной программы);

- подготавливает отчет о реализации муниципальной программы по итогам года, согласовывает и утверждает проект постановления Администрации Среднечелбасского сельского поселения об утверждении отчета в соответствии с Регламентом Администрации Среднечелбасского сельского поселения.

Участник муниципальной программы:

- осуществляет реализацию мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в рамках своей компетенции;

- представляет ответственному исполнителю (соисполнителю) предложения при разработке муниципальной программы в части мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в реализации которых предполагается его участие;

- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы соответствующих организаций;

- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки отчетов об исполнении плана реализации и отчета о реализации муниципальной программы по итогам года в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Администрация муниципального образования как участник муниципальной программы представляет в Администрацию Павловского района:

- ежемесячный отчет о получении и использовании выделенных межбюджетных трансфертов за счет субсидий для софинансирования расходных обязательств, возникающих при выполнении полномочий органов местного самоуправления по вопросам местного значения на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;

- ежемесячный отчет о выделении и использовании средств местного бюджета выделенных на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, включая разработку проектно-сметной документации на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;

- ежеквартальные отчеты: о ходе выполнения работ по объектам строительства, реконструкции, капитального ремонта, находящиеся в муниципальной собственности, с указанием денежных и натуральных величин до 3 числа месяца, следующего за отчетным периодом;

- ежегодный отчет о достижении показателей эффективности в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Муниципальный заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы, состав исполнителей в информации о результатах и основных направлениях деятельности получателей средств бюджета Среднечелбасского сельского поселения в установленном порядке.

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, муниципальный заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий, согласует предложения с комиссией Администрации Среднечелбасского сельского поселения по рассмотрению и согласованию показателей результативности деятельности Администрации Среднечелбасского сельского поселения.

Отчеты о ходе работ по Программе по результатам за год и весь период действия Программы подлежат утверждению постановлением Администрации Среднечелбасского сельского поселения не позднее одного месяца до дня внесения отчета об исполнении бюджета Среднечелбасского сельского поселения в Муниципальный Совет Среднечелбасского сельского поселения.

Муниципальный заказчик Программы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и органами исполнительной власти Краснодарского края.

Отбор организаций, исполнителей Программы, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о закупках для муниципальных нужд.

Совершенствование нормативно-правовой базы является важнейшим инструментом воздействия на внутреннюю среду, в которой будет осуществляться реализация программных мероприятий.

Основной целью совершенствования нормативно-правовой базы является создание необходимых условий для развития потенциала Среднечелбасского сельского поселения и обеспечения устойчивого экономического роста, сбалансированного социального и экологического развития.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы являются:

- стимулирование инвестиционной деятельности;
- совершенствование порядка использования земельных ресурсов;
- формирование благоприятного социального климата;
- стимулирование инвестиционной деятельности через создание действенных правовых и административных инструментов;
- недостаточная инвестиционная активность является одной из наиболее важных проблем социально-экономического развития Среднечелбасского сельского поселения;

- серьезными препятствиями на пути к росту инвестиционной активности являются высокий инвестиционный риск и недостаток возможностей выгодного вложения капитала;

- совершенствование нормативно-правовой базы в данной области направлено на уменьшение инвестиционного риска путем стимулирования создания страховых фондов, предоставления государственных гарантий, льгот и иных форм государственной поддержки. Немаловажным направлением в данной сфере является упорядочение земельных отношений, обеспечение рационального природопользования при минимизации отрицательных воздействий на окружающую среду, что должно стать стимулом к активизации инвестиционной деятельности, повышению инвестиционной привлекательности поселения;

- большую роль в данной работе будет играть взаимодействие с федеральными и региональными органами власти по совершенствованию порядка лицензирования и ввода в промышленную эксплуатацию стратегических месторождений полезных ископаемых, лесных и водных ресурсов;

- формирование благоприятного социального климата.

Данное направление предполагает разработку и принятие ряда нормативных актов, направленных на улучшение социального положения социально незащищенных и малоимущих слоев населения. Большое внимание будет посвящено повышению уровня жизни инвалидов, совершенствованию общего состояния транспортной инфраструктуры.

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

Транспортная система Среднечелбасского 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 в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Среднечелбасского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.