**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Петропавловского сельского поселения Курганинского района Краснодарского края**

**на период 2017-2029 годы**

**ekokonsalt.ru**

**Ставрополь 2017 г.**

|  |
| --- |
| Приложениек постановлению администрации Петропавловского сельского поселения Курганинского районаКраснодарского края«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2017 г. №\_\_\_\_ |

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Петропавловского сельского поселения**

**Курганинского района Краснодарского края**

**на период 2017-2029 годы**

Оглавление

Введение……………………………………………………………………………….…...…….3

Паспорт программы……………………………………………………………………………5

Общие сведения……………………………………………………………………………..…..9

**1.Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения…………………………………………………………………………………….…12**

**2.Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения…………………………..……20**

**3.Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения……………………………………………………………………………………….32**

**4.Мероприятия и целевые показатели программы……………………….…………...…35**

**5.Финансовое обеспечение программы…………………………………….…………..…..41**

**6.Оценка эффективности мероприятий программы…………………….………….……45**

**7.Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения……………………………………….………….50**

 **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. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

**Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименованиепрограммы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Петропавловского сельского поселения Курганинского района Краснодарского края на период 2017-2029 годы |
| Основание для разработкиПрограммы | Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:1.Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2.Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440**«**Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов**».** |
| Заказчик Программы | Администрация Петропавловского сельского поселения Курганинского района Краснодарского краяМестоположение: 352402, Краснодарский край, Курганинский р-он, ст.Петропавловская, ул. Ким, дом 49  |
| Основной разработчик программы | Общество с ограниченной ответственностью «Экоконсалт»Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Голенева, дом 21. |
| Цели Программы | * развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
* повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
* создание условий для управления транспортным спросом.
 |
| Задачи Программы | * увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;
* повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;
* обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
* увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
 |
| Целевые индикаторы и показатели  | * доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
* доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользо­вания местного значения;
* обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;
* количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;
* обеспеченность транспортного обслуживания населения.
 |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2029 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. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2029 годах – 460813,62. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017- 2029 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Запланированные мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий: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.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.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.4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.5. Мероприятия по организации дорожного движения.Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

**Общие сведения**

Муниципальное образование Петропавловское сельское поселение входит в состав Курганинского района, расположено в его северо-восточной части и граничит:

-на севере – со Гулькевичским районом;

-на юге – с республикой Адыгея;

-на востоке – с Михайловским сельским поселением;

-на западе – с Темиргоевским сельским поселением.

Рисунок 1

Схема административных границ Петропавловского сельского поселения

На территории Петропавловского сельского поселения расположено 3 населенных пункта: станица Петропавловская, поселок Северный, поселок Первомайский.

Станица Петропавловская является административным центром муниципального образования Петропавловское сельское поселение, расположена на реке Чамлык в юго-восточной части Краснодарского края, на расстоянии 25 км от районного центра города Курганинска.

Через территорию поселения проходит автодорога Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная, имеется сеть автодорог местного значения.

Движение по автомобильной дороге «Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная» организовано через весь населенный пункт, что создает довольно неблагоприятные условия прохождения транспорта и резко ухудшает экологическую обстановку станицы.

Водными артериями поселения являются реки Лаба, Чамлык, Синюха, Зеленчук, Старый Лабенок, пруды, каналы и балки.

**Климатическая характеристика**

В климатическом отношении территория Петропавловского сельского поселения Курганинского район относится к провинции Азово-Кубанской равнины, которая входит в состав климатической области Северного склона Большого Кавказа и равнин Предкавказья. Указанная территория подвержена воздействию атлантических воздушных масс. Наибольшее понижение температуры при незначительной облачности в слабых северо-западных ветрах приносит антициклон с Гренландской области высокого давления.

Безморозный период продолжается 180 дней. Заморозки наблюдаются уже в середине октября и оканчиваются в середине апреля. Глубина промерзания почвы в данном районе составляет -0,8 м. Среднегодовое количество осадков в районе Петропавловского сельского поселения составляет 600-680 мм.

По количеству осадков район характеризуется, как зона недостаточного увлажнения.

В течение всего года количество выпавших осадков распределяется по месяцам довольно равномерно. Незначительно выполняется летний максимум.

Влажность воздуха имеет отчетливо выраженный годовой ход, сходный с изменением температуры воздуха. Относительная влажность в пределах района довольно высока и колеблется в пределах 60-78% (средняя за год – 74%).

На рассматриваемой территории преобладают ветры восточных, южных и юго-западных румбов Средняя скорость ветра – 3,8 м/с. Среднее число дней с сильным ветром (более 15 м/с) – 16, в холодный период – 10. Наибольшая скорость ветра, возможная один раз в год – 29 м/с.

Наиболее устойчив восточный ветер, дующий порой по 6-12 дней. Зимой этот ветер при силе в 5-12 баллов может вызывать «черные» бури: пыль из верхнего слоя почвы поднимается высоко в воздух и разносится на большие расстояния, а более крупные частицы скапливаются в пониженных местах и в лесополосах.

В качестве ведущих градостроительных факторов для Петропавловского сельского поселения рассматриваются радиа­ционный, температурно-влажностный и ветровой режимы.

Заморозки начинаются в первой половине октября, реже – в конце сентября (ранние 17 сентября, поздние - 30 октября). Зима мягкая, отличается повышенной влажностью и большим количеством безоблачных дней, начинается во второй половине декабря и продолжается в течение 6-7 декад. Наиболее холодный месяц – январь (средняя месячная температура воздуха –40С.). Наиболее вероятны морозы малой продолжительности (1-10 дней)- до 95%. В суровые зимы продолжительность непрерывного зимнего периода 20-30 дней. Зима неустойчивая, снежный покров неоднократно устанавливается и сходит.

Лето прохладное и влажное, среднемесячная температура июля не превышает +230С, максимальная температура июля +40,40С.

Выхолаживание воздуха в ночные часы приводит к образованию туманов. Больше всего дней с туманами отмечается с ноября по март (30 дней). Общее число дней с туманами достигает 38.

Радиационный режим характеризуется поступлением большого количества солнечного тепла. Годовая суммарная радиация составляет около 90-100 ккал/см2, потеря тепла в виде отраженной радиации составляет 60 ккал/см2. Продолжительность солнечного сияния – 1900-2400 часов в год.

Промерзание почв в равной мере зависит как от температуры воздуха, так и от высоты снежного покрова. Нормативная глубина промерзания 0,8 м (СНиП 23-01-99).

**Структура экономики**

Основным видом деятельности Петропавловского сельского поселения является сельское хозяйство. Работники сельского хозяйства получают стабильные урожаи: в среднем урожайность за 2014 год по озимой пшенице-получено 55,4 ц/га, озимого ячменя 56,0 ц/га.

В 2014 году крестьянско-фермерскими хозяйствами были посеяны следующие виды культур: озимая пшеница, озимый ячмень, подсолнечник, сахарная свекла, кукуруза и другие культуры на общей площади 11725 га.

Одними из лучших крестьянско-фермерских хозяйств поселения в 2014 году являются: КФХ Радионов, КФХ Пшеничная, КФХ Костенко, КФХ Курбатов, КФХ Гагаузов, КФХ Чернов.

Глава крестьянско-фермерского хозяйства «Костенко», единственный в поселении занимается выращиванием сахарной свеклы на площади в 350 га., средняя урожайность составляет 520 ц/га.

Динамичное развитие в личных подсобных хозяйствах получило овощеводство защищенного грунта, все строящиеся теплицы оснащаются системами капельного орошения.

В 2014 году было построено 25 теплиц на площади 9200 кв.м, выплачено субсидий гражданам ведущим личное подсобное хозяйство.

В настоящее время в личных подсобных хозяйствах поселения содержится 532 головы КРС.

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

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Петропавловского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. 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.

Ближайшая ж/д станция располагается в г. Курганинск на расстоянии 30 км.

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети Петропавловского сельского поселения сведены в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Общая характеристика улично-дорожной сети Петропавловского сельского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 2015 год |
| Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на конец года |  | 113,6 |
| всего | километр | 113,6 |
| с твердым покрытием | километр | 113,6 |
| с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами) | километр | 113,6 |
| Общая протяженность улиц, проездов, набережных на конец года | километр | 113,6 |
| Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных на конец года | километр | 6,6 |

Существующая транспортная схема станицы Петропавловской представлена, в основном, регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть в станице сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Дороги расположены в границах населенного пункта в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, а также общественные центры с развитой социальной инфраструктурой.

Проектируемая транспортная схема станицы является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности движения, создании новых магистралей в проектируемых жилых районах.

Рисунок 2

Наибольшая интенсивность движения потов транспортных средств по территории станицы Петропавловской

Движение интенсивно в основном с 7-30 до 18-00 на главных улицах - Мира и Ленина, так как движение грузовых транспортных средств проходит именно по этим улицам, соответственно и экологическая нагрузка на окружающую среду в вышеуказанных местах наиболее интенсивная.

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

Генеральным планом 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.

Улично-дорожная сеть станицы решена в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется связь населенного пункта с внешними дорогами общей сети.

Улицы Мира и Ленина являются автодорогой общего пользования II- III технической категории: Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная, генеральным планом предлагается строительство объездного участка автодороги, которая разгрузит улицы Мира и Ленина, позволит их перепрофилировать в поселковые дороги.

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественными центрами.

- улицы в жилой застройке: основные, осуществляющие транспортную (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходную связь внутри жилых территорий и с главными улицами, второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами;

- пешеходные улицы, необходимые для связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе, в пределах общественных центров;

- производственные дороги, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах производственных зон, а также выходы на поселковые и внешние дороги.

Дороги и улицы в новых проектируемых жилых районах обозначены условно, без названий.

Ширина дорог и улиц продиктована, в основном, сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 15,0 – 30,0 м, ширину проезжей части 3,5; 7,0 – 12,0м.

Основной проблемой на проектируемой территории в аспекте решения транспортно-пешеходной схемы является малая ширина ряда существующих улиц в пределах красных линий, поэтому одной из задач проекта было с учетом сохранения структуры улиц предложить их реконструкцию и возможность расширения при условии минимального сноса жилой застройки.

На перспективу увеличение количества автотранспортных средств у населения и интенсивности их эксплуатации существенно обострят проблему безопасности дорожного движения при сохранении тенденции увеличения человеческих и экономических потерь, а также негативного влияния на окружающую среду.

 На сегодняшний день отремонтирована большая часть основных улиц населенных пунктов, используемых для движения маршрутных транспортных средств и являющихся подъездами к социально значимым объектам. Однако большое количество автомобильных дорог находится в неудовлетворительном состоянии.

В рамках реализации краевой целевой программы «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края на 2014-2016 годы» произведен ремонт асфальтного покрытия дорог:

Улицы Ленина (от магазина «Дюна» до улицы Пролетарская) в станице Петропавловской, протяженностью 416 метров, из средств местного бюджета выделено 186 тысяч рублей, из краевого бюджета поступило 1 млн. 667 тысяч рублей.

Улицы Ким (от улицы Мира до ул. ШКМ) в станице Петропавловской, протяженностью 110 метров, из средств местного бюджета выделено 52 тысячи рублей, из краевого бюджета поступило 462 тысячи рублей.

Произведен ремонт асфальтного покрытия улицы Площадь Свободы в станице Петропавловской 580 метров, из средств местного бюджета выделено 2 млн. 101 тысяча рублей.

В мае 2015 года выполнены работы по строительству детской асфальтированной площадки по улице Мира в районе парка 30-летия Победы, из средств местного бюджета израсходовано 585 тысяч рублей.

В течение 2015 года производился ремонт дорог местного значения в гравийном исполнении: улицы Хлеборобная, Свердлова, Д. Бедного, Кирова, Южная, Гагарина, К. Либкнехта общая протяженность отремонтированных дорог составила более 15 км. из средств местного бюджета направлено 880 тысяч рублей.

Кроме того, в июле 2015 года в целях безопасности дорожного движения по улице Ленина в станице Петропавловской нанесена линейная разметка на проезжую часть дороги , из

В сентябре от жителей поселения поступило предложение о необходимости произвести ремонт кладки через реку Чамлык по улице Пролетарская. Ремонт навесного моста произведен работниками ПМКП «Домострой», спонсорскую помощь оказали главы КФХ Красников Николай Андреевич и Петинов Александр Иванович.

В таблице 1.2, в целом представлены данные по объемам финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети Петропавловского сельского поселения.

Таблица 1.2

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дорожное хозяйство  | Ед. изм. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| тыс. руб. | 3415 | 5775 | 3528 | 8759 |

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

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

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

Экономика Петропавловского сельского поселения Курганинского района напрямую зависит от эффективности работы транспортной инфраструктуры. Автомобильные дороги местного значения составляют важнейшую часть транспортной инфраструктуры, обеспечивая перемещение пассажиров, товаров и услуг как внутри населенного пунктов, так и в границах муниципальных районов. При этом их транспортно-эксплуатационное состояние значительно хуже, чем федеральных и региональных дорог. Без надлежащего уровня транспортно-эксплуатационного состояния всей сети автомобильных дорог, проходящих по территории поселения, невозможно решение задач достижения устойчивого экономического роста. Общее состояние автомобильных дорог местного значения в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень их развития достаточным.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются внутрипоселковые автомобильные дороги общего пользования.

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 Петропавловского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2029 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2029 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

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

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в Петропавловском сельском поселении, 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 Петропавловского 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. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения**

**Рост численности населения**

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.

Существующая и проектная численность населения Петропавловского сельского поселения на 2021-2029 г.г. по населенным пунктам представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Существующая и проектная численность населения Петропавловского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №№ п/п | Наименование сельскогопоселения | Существующие положение | На расчетныйсрок до |
| 2021 г. | 2029 г. |
| 1 | ст. Петропавловская | 6761 | 7200 | 7700 |
| 2 | п. Первомайский | 763 | 810 | 900 |
| 3 | п. Северный | 1116 | 1180 | 1300 |
| Итого: | 8640 | 9190 | 9900 |

Рисунок 3

Изменение численности населения Петропавловского сельского поселения на перспективу



Существующие и проектные демографические изменения в Петропавловском сельском поселении указаны в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Существующие и проектные демографические изменения в Петропавловском сельском поселении

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица измерения | Современное состояние на 2016 г. | Расчетный срок 2029 г. |
| станица Петропавловская |
| 1 | Численность населения | чел. | 6761 | 7700 |
| 2 | Возрастная структура населения: |  |  |  |
| 2.1 | - дети до 15 лет | чел./% | 1215/17,9 | 1378/17,9 |
| 2.2 | - население в трудоспособномвозрасте: |  |  |  |
|  | мужчины 16 - 59 лет | чел./% | 2103/31,1 | 2395/31,1 |
|  | женщины 16 – 54 лет | чел./% | 1826/27,0 | 2079/27,0 |
| 2.3 | - население старше трудоспособноговозраста | чел./% | 1617/24,0 | 1848/24,0 |
| поселок Северный |
| 1 | Численность населения | чел. | 1116 | 1300 |
| 2 | Возрастная структура населения: |  |  |  |
| 2.1 | - дети до 15 лет | чел./% | - | 241/18,54 |
| 2.2 | - население в трудоспособномвозрасте: |  |  |  |
|  | мужчины 16 - 59 лет | чел./% | - | 374/28,77 |
|  | женщины 16 – 54 лет | чел./% | - | 353/27,15 |
| 2.3 | - население старше трудоспособноговозраста | чел./% | - | 332/25,54 |
| поселок Первомайский |
| 1 | Численность населения | чел. | 763 | 900 |
| 2 | Возрастная структура населения: |  |  |  |
| 2.1 | - дети до 15 лет | чел./% | - | 164/18,23 |
| 2.2 | - население в трудоспособномвозрасте: |  |  |  |
|  | мужчины 16 - 59 лет | чел./% | - | 260/28,89 |
|  | женщины 16 – 54 лет | чел./% | - | 244/27,11 |
| 2.3 | - население старше трудоспособноговозраста | чел./% | - | 232/25,77 |

**Перспективное строительство**

Жилая зона занимает основные части территорий станицы Петропавловской, поселков Северный и Первомайский, представлена в основном существующей 1 – 2-х этажной индивидуальной застройки.

В планировочном отношении станица Петропавловская представляет собой жилое образование, сформировавшееся на берегу реки Чамлык, которая, в свою очередь, разделяет населенный пункт на две части: северный и южный районы. Между районами станицы действуют транспортные связи широтного и меридионального направлений.

Жилая зона занимает основную часть территории станицы Петропавловской и представлена в основном территориями существующей 1 – 2-х этажной индивидуальной застройки. Жилая зона предназначена также для размещения проектируемой малоэтажной блокированной застройки с приквартирными земельными участками и жилой застройки секционного типа.

В жилой зоне размещаются:

– отдельно стоящие, встроенные и пристроенные объекты социального, культурно-бытового обслуживания населения, культовые здания, стоянки автомашин, гаражи индивидуальных машин, станции технического обслуживания,

– автозаправочные станции, производственные, коммунально-складские объекты, для которых не требуется установление санитарно-защитных зон и деятельность которых не оказывает вредное воздействие на окружающую среду.

Жилая зона представлена территориями различных типов существующей застройки и новыми территориями, предназначенными для размещения проектируемого жилого фонда.

Предусматривается поэтапное освоение территорий. Проектом определены территории для освоения:

-первая очередь строительства (срок – до 2019 г.г.) – уплотнение жилой застройки в кварталах № 1, 2, 21, 33, 64, 92, 100, 112 и 131;

-на расчетный срок – 2019-2029 г. г – в центральной части станицы на соединении ул. Пролетарской и ул.Войкова, а также реконструкция и реконструкция существующих кварталов 44, 83, 84,85,86,111 и 134;

-резервные территории, т.е. территории возможного развития за расчетным сроком - до 2039г. в существующих границах населенного пункта в северо-западном и юго-восточном направлениях.

Строительное зонирование предоставляет свободу в выборе этажности и типологии жилых зданий. Регламентируется только плотность застройки, в соответствии со СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*».

В связи с тем, что размещение новой застройки планируется частично на землях сельскохозяйственного использования в границах населённого пункта, предусматривается поэтапное изменение вида землепользования в установленном законом порядке в соответствии с действующим законодательством.

**Перспективные территориальные потребности**

Генеральный план предусматривает дальнейшее развитие существующей территориально-планировочной структуры в увязке со вновь осваиваемыми территориями, комплексное решение экологических и градостроительных задач, развитие системы внешнего транспорта.

Основными градостроительными мероприятиями при проектировании являются:

- совершенствование функционального зонирования;

- завершение формирования многофункционального общественного центра и создание системы общественных центров на проектируемых территориях;

- достройка существующих кварталов и их благоустройство;

- новое строительство;

- проектирование многофункциональной системы зеленых насаждений станицы, включая создание зеленой зоны отдыха на берегах рек;

- совершенствование транспортной инфраструктуры;

- резервирование территорий с учетом долгосрочных перспектив развития как населенного пункта.

Совершенствование функционального зонирования предполагает упорядочение размещения объектов различного функционального назначения и, в частности, вынос, по мере амортизации, из жилой и водоохраной зон производственных предприятий, санитарная классификация которых требует соблюдения определенных СаНПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 размеров санитарно-защитных зон.

Завершение формирования общественного центра заключается в развитии существующих объектов обслуживания, их реконструкции и модернизации, строительстве крытого рынка, а также благоустройстве территории центра, включая парк с памятниками и обелисками.

Проектом предусматривается создание системы общественных центров на проектируемых территориях.

Территориально-планировочная организация станицы в проектных границах предусматривает деление её территории на районы первоочередного освоения, расчетного срока строительства и резервной (за расчетный срок):

– в проектируемых районах формируются общественные центры, расположенные на магистральных улицах. Структура общественных центров дополняется системным размещением отдельно стоящих и встроенно-пристроенных общественных зданий (подцентров);

- в общественном центре проектируемого центрального района предусмотрена разветвленная система обслуживания, в связи с его удаленностью от исторического центра станицы, при этом в его состав вошли проектируемые объекты: бизнес-центр, развлекательно-досуговый центр со зрительным залом, торгово-бытовой комплекс с КБО, молодежный физкультурно-оздоровительный центр со спортивной школой и стадионом, детский сад, магазины и аптека;

- создание юго-восточного общественного подцентра обслуживания –строительство зданий и сооружений: телеграфа, отделения связи, общеобразовательной школы, детского дошкольного учреждения, внешкольного учреждения, магазина-кафе, аптеки;

- формирование на расчетный срок в центральной части станицы системы подцентров обслуживания, как на существующей реконструируемой территории, так и на проектируемой территории;

- резервирование за расчетный срок территорий для развития станицы в юго-восточном и северо-западном направлениях;

- формирование на резервной территории в юго-восточном районе многофункционального общественного центра, а также системы подцентров обслуживания в увязке с центральным общественным центром и зоной отдыха;

Проектный баланс территории Петропавловского сельского поселения представлен в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Проектный баланс территории Петропавловского сельского поселения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица изм. | Современное состояние | Расчетный срок до 2029 г. |
| ст. Петропавловская |
| **1** | **Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах всего:****в том числе:** | **га** | **2126,024** | **2126,024** |
| 1.1 | Существующая застройка индивидуальными жилыми домами с приусадебными земельными участками | га | 1024,675 | 1218,895 |
| 1.2 | Проектируемые индивидуальные жилые дома с приусадебными земельными участками | га | 46,087 | - |
| 1.3 | Резервная территория для развития жилой застройки | га | 148,133 | - |
| 1.4 | Прогноз жилой застройки | га | - | - |
| 1.5 | общественно-деловых зон | га | 50,027 | 50,027 |
| 1.6 | производственных зон | га | 87,925 | 120,315 |
| 1.7 | зон инженерной и транспортнойинфраструктур | га | 1,291 | 6,695 |
| 1.8 | рекреационных зон | га | 54,943 | 44,223 |
| 1.9 | зон сельскохозяйственного использования | га | 101,296 | 101,296 |
| 1.10 | зон специального назначения (внешняязона) | га | 7,705 | 15,969 |
| 1.11 | режимных зон | га | - | - |
| 1.12 | иных зон | га | **73,846** | **37,217** |
| 2 | Из общей площади земель населенногопункта территории общего пользованияИз них: | га |  |  |
| 2.1 | зеленые насаждения общегопользования | га | 62,883 | 62,883 |
| 2.2 | улицы, дороги, проезды, площади | га | 468,504 | 477,12 |
| № п/п | Показатели | Единица изм. | Современное состояние | Расчетный срок до 2029 г. |
| п. Северный |
| **1** | **Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах всего:****в том числе:** | **га** | **449,076** | **449,076** |
| 1.1 | Существующая застройка индивидуальными жилыми домами с приусадебными земельными участками | га | 103,444 | 118,649 |
| 1.2 | Проектируемые индивидуальные жилые дома с приусадебными земельными участками | га | 9,162 | - |
| 1.3 | Резервная территория для развития жилой застройки | га | 6,043 | - |
| 1.4 | общественно-деловых зон | га | **5,627** | **6,867** |
| 1.5 | производственных зон | га | 1,807 | 1,807 |
| 1.6 | зон инженерной и транспортнойинфраструктур | га | - | - |
| 1.7 | рекреационных зон | га | - | - |
| 1.8 | зон сельскохозяйственного использования | га | 295,835 | 295,835 |
| 1.9 | зон специального назначения (внешняязона) | га | - | 0,982 |
| 1.10 | режимных зон | га | - | - |
| 1.11 | иных зон | га | 27,284 | 27,284 |
| 2 | Из общей площади земель населенногопункта территории общего пользованияИз них: | га | **15,079** | **16,616** |
| 2.1 | зеленые насаждения общегопользования | га | 5,159 | 6,416 |
| 2.2 | улицы, дороги, проезды, площади | га | 9,920 | 10,2 |
| пос. Первомайский |
| **1** | **Общая площадь земель населенного пункта в установленных границах всего:****в том числе:** | **га** | **342,905** | **342,905** |
| 1.1 | Существующая застройка индивидуальными жилыми домами с приусадебными земельными участками | га | 34,932 | 34,932 |
| 1.2 | Проектируемые индивидуальные жилые дома с приусадебными земельными участками | га | - | 6,911 |
| 1.3 | Резервная территория для развития жилой застройки | га | - | 8,659 |
| 1.4 | общественно-деловых зон | га | 3,184 | 7,407 |
| 1.5 | производственных зон | га | 13,424 | 13,424 |
| 1.6 | резервная территория производственной зоны | га | - | 87,770 |
| 1.7 | зон инженерной и транспортной инфраструктур | га | - | - |
| 1.8 | рекреационных зон | га | - | - |
| 1.9 | зон сельскохозяйственного использования | га | 272,755 | 185,45 |
| 1.10 | зон специального назначения | га | - | - |
| 1.11 | режимных зон | га | - | - |
| 1.12 | иных зон | га | **-** | **-** |
| 2 | Из общей площади земель населенногопункта территории общего пользованияИз них: | га | **8,041** | **22,715** |
| 2.1 | зеленые насаждения общегопользования | га | - | 8,659 |
| 2.2 | улицы, дороги, проезды, площади | га | 8,041 | 14,056 |

**Направления экономического развития**

В Петропавловском сельском поселении муниципального образовании Курганинский район реализуется ряд инвестиционных проектов во всех отраслях экономики, в том числе и социальной направленности – это строительство газопроводов, реконструкция зданий, сооружений, строительство новых объектов социальной сферы.

Проектным решением генерального плана предлагается комплекс мероприятий по привлечению инвестиций, который на перспективу позволит значительно увеличить бюджет населенного пункта и муниципального образования в целом. Такие мероприятия предусмотрены как на расчётный срок, так и на далекую перспективу (за расчётным сроком). К ним относятся:

1. Развитие структуры автомобильного придорожного сервиса: станции технического обслуживания, автозаправочных станций, автостоянок, магазинов автозапчастей, придорожных рынков.

2. Расширение промышленно-производственной базы, а именно:

- строительство производственных предприятий сельскохозяйственной, перерабатывающей, строительной, транспортной, производства строительных материалов и других отраслей в проектируемой производственной зоне;

- размещение объектов предпринимательской деятельности, малых производственных предприятий 5 класса; оно планируется как на проектируемых производственных территориях, так и на участках не действующих предприятий.

Выгодное местоположение большинства инвестиционных площадок по отношению к жилым массивам и внешним автодорогам обеспечит круглогодичную востребованность проектируемых объектов.

**Развитие транспортной инфраструктуры**

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Петропавловского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. В рассматриваемом периоде планируется увеличение уровня автомобилизации поселения с дальнейшим нарастанием количества транзитного транспорта проходящего по территории Петропавловского сельского поселения.

Проектирование нового строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры должно сопровождаться экологическим обоснованием, предусматривающим количественную оценку всех видов воздействия на окружающую среду и оценку экологических последствий реализации проекта в соответствии с нормативными требованиями.

Генеральным планом предлагается строительство объездного участка автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная, к югу от станицы, который позволит организовать транзитное движение по внешней дороге и разгрузит улицы Мира и Ленина, позволит увеличить пропускную способность к южной промышленной зоне.

Развязки с существующими автомобильными дорогами запроектированы в одном уровне.

Планировочные и технические решения при проектировании улиц и дорог, пересечений и транспортных узлов должны обеспечивать безопасность движения транспортных средств и пешеходов, в том числе удобные и безопасные пути движения инвалидов, пользующихся колясками.

Конструкция дорожного покрытия должна обеспечивать установленную скорость движения транспорта в соответствии с категорией дороги.

Проектируется автостанция в северной части станицы вдоль автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, локальные мероприятия при устройстве транспортных развязок в одном и двух уровнях.

Пропускную способность сети улиц, дорог и транспортных пересечений, число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации (по данным МНГП Петропавловского сельского поселения Курганинского района):

- на I период расчетного срока (2015 г.) - 250÷290 легковых автомобилей на 1 тыс. жителей;

25÷40 грузовых автомобилей на 1 тыс. жителей;

100÷150 мотоциклов и мопедов на 1 тыс. жителей.

- на расчетный срок (2025 г.) – количество автомобилей на 1 тыс. жителей принимать с коэффициентом 1,4.

Согласно приложению «И» СП 42.133330.2011 установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня параметров дорог в соответствии с их классификацией (Таблица 2.4).

Таблица 2.4

Категории и параметры автомобильных дорог систем расселения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категории дорог | Расчетная скорость движения,км/ч | Ширина полосы движения, м | Число полос движения | Наименьший радиус кривых в плане, м | Наибольший продольный уклон,о/оо | Наибольшая ширинаЗемляного полотна, м |
| Магистральные: |
| − основные секторальные непрерывного и регулируемого движения; | 120 | 3,75 | 4-6 | 600 | 50 | 50 |
| − основные зональные непрерывного ирегулируемого движения; | 100 | 3,75 | 2-4 | 400 | 60 | 40 |
| Местного значения: |
| − грузового движения; | 70 | 4,0 | 2 | 250 | 70 | 20 |
| − парковые. | 50 | 3,0 | 2 | 175 | 80 | 15 |

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Предусматривается транспортно-пешеходная категория улиц. Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда, кладбищем. В центре станицы, а также в общественных центрах новых жилых районов выделяется бестранспортная зона, площадь улиц отдаётся под пешеходное движение.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть предприятий придорожного автосервиса (станций технического обслуживания, автозаправочных станций, автостоянок, автокемпингов, магазинов-кафе), новое строительство которых предусмотрено вдоль существующих въездов в станицу, а также в придорожной полосе объездного участка автодороги регионального или межмуниципального значения Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная.

В соответствии с МНГП Курганинского района расчетные показатели минимально допустимого уровня автомобилизации населения индивидуальными легковыми автомобилями установлены исходя из современных данных и перспектив роста уровня автомобилизации населения, по этапам: I этап – 2015-2020 гг., II этап – 2021−2030 гг. (Таблица 2.5).

Таблица 2.5

Расчетные показатели минимально допустимого уровня автомобилизации населения по этапам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Этапы | Расчетный показатель минимально допустимогоуровня автомобилизации, автомобилей на 1 тыс.человек | Этапы прохождения этапа |
| I этап | 350 | 2015-2020 |
| II этап | 450 | 2021-2030 |

**Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива. Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

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

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

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов. Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог. На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

**3.Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения**

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

Целями Программы являются:

* развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
* повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

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 в Петропавловском сельском поселении.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

* 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;
* организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги по населенному пункту;
* организация центров придорожного обслуживания;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении.

На расчётный срок:

* строительство объездного участка автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная;
* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* строительство автостанции в северной части станицы вдоль автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная.

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

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;

- даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;

- даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;

- создаст условия для привлечения инвестиций;

- создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения на территории сельского поселения.

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

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

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

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

В таблице 3.1 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 3.1.

Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | Ед. изм. | Варианты развития |
| Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| 1. | Индекс нового строительства | % | 35 | 0 | 0 |
| 2. | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 0 | 50 | 100 |
| 3. | Прирост протяженности дорог | км | 39,76 | 0 | 0 |
| 4.  | Общая протяженность муниципальных дорог  | км | 153,3 | 113,6 | 113,6 |

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

**4. Мероприятия и целевые показатели программы**

 Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

* тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
* состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
* перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан;

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

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, строительство объездной дороги, 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 деятельности 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 сельского поселения в автодорожную систему региона.

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

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

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;
* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц внутри населённых пунктов;
* строительство тротуаров;
* 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.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

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 по данному разделу:

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

2. 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).
* организация центров придорожного обслуживания (станций технического обслуживания, автозаправочных станций, автостоянок, автокемпингов, магазинов-кафе).

Генеральным планом предлагается строительство объездного участка автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная, к югу от станицы, который позволит организовать транзитное движение по внешней дороге и разгрузит улицы Мира и Ленина, позволит увеличить пропускную способность к южной промышленной зоне.

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

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

1. учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

2. обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

3. обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. 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:

* организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги внутри населенных пунктов;
* оборудование перекрестков светофорами;
* 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;
* обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
* повышение безопасности школьных автобусов;
* развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
* проведение проверок знаний ПДД водителей, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
* обеспечение контроля за образовательными учреждениями и организациями, осуществляющими подготовку водителей;
* 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**.**

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны администрации Петропавловского сельского поселения,  позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры Петропавловского сельского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры Петропавловского сельского поселения.

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 4.1.

Таблица4.1

Целевые индикаторы и показатели Программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование индикатора | Единицаизмерения | Показатели по годам |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2029 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользо­вания местного значения | % | 80 | 75 | 70 | 60 | 50 | 30 |
| 2 | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 3 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 70 |
| 4 | Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

**5. Финансовое обеспечение программы**

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

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

* выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;
* выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
* выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
* подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
* увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и не увеличение 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, средства бюджета Петропавловского сельского поселения и внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия краевых программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система Петропавловского 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 **Курганинского 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 ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 5.1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 5.1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем средств на реализацию программы  |  |
| Наименование мероприятия | График реализации мероприятия / тыс. руб. | Источник финансирования |
| всего  | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022-2029 годы |
| Строительство объездного участка автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная, к югу от станицы Петропавловская | 250678,4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 250678,4 | МБП, РБ, КР, ФБ |
| Строительство одноуровневой развязки | 3500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3500 | МБП, РБ, КР, ФБ |
| Строительство автостанции в северной части станицы Петропавловская | 6000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6000 | МБП, РБ, КР, ФБ |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения | 98270,4 |  0 |  0 | 3000 | 4000 | 5000 | 86270,4 | МБП, РБ, КР |
| Строительство и реконструкция пешеходных дорожек | 13084,82 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13084,82 | МБП, РБ, КР, ФБ |
| Организация освещения на улицах МО | 1 200,00 | 0 | 0 | 0 | 400 | 0 | 800 | МБП, РБ, КР |
| Организация открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха | 200 | 0 | 0 | 40 | 0 | 40 | 120 | ВИ |
| Строительство АЗС | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  0 | ВИ |
| Строительство гаражей | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  0 | ВИ |
| Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | ВИ |
| Создание инфраструктуры автосервиса | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | ВИ |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них | 87880 | 9100 | 10600 | 12300 | 13480 | 15000 | 27400 | МБП, РБ, КР |
| **Всего** | **460813,62** | **9100** | **10600** | **15340** | **17880** | **20040** | **387853,62** |   |

\*ФБ – федеральный бюджет, КБ – краевой бюджет, РБ – районный бюджет Курганинского района, МБП – местный бюджет Петропавловского сельского поселения, ВИ – внебюджетные источники.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Петропавловского сельское поселение 460813,62 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.

**6. Оценка эффективности мероприятий программы**

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

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

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

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

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

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

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

- высокий (E 95%);

- удовлетворительный (E 75%);

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

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

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

Фф

Уэф = ----------,

Фп

где:

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

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

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

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);

- удовлетворительный (Уэф 75%);

- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 6.1.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Цель программы | Задачи программы | Предусмотренные мероприятия | Оценка социально-экономической эффективности |
| Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов | Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения | Строительство автостанции в северной части станицы Петропавловская | Увеличение пасажиропотока на 15%, обеспечение населения общественным транспортом на 100%, увеличениепротяженности маршрутов на 3%, увеличениее парка муниципалього общественного транспортана 100% |
| Развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей | Строительство станций техобслуживания | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%, обеспечение личного транспорта населения объектами хранения на 90% |
| Строительство АЗС |
| Строительство гаражей |
| Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания |
| Создание инфраструктуры автосервиса |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | Строительство пешеходных дорожек | Снижение временив пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов |
| Реконструкция пешеходных дорожек |
| Уличное освещение |
| Организации дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков | Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы | Строительство объездного участка автодороги Усть-Лабинск-Лабинск-Упорная, к югу от станицы Петропавловская | Снижение вероятности ДТП на 30 % , снижение загрузки улично дорожной сети на 25%, снижение социального риска на 44% |
| Строительство одноуровней развязки |
| Уличное освещение |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры | Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 % |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них |

**7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения**

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

Основа институциональных преобразований – сохранение базовой части сети автомобильных дорог общего пользования в муниципальной собственности.

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

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

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

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

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

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

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

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

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

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

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

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

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Ямало-Ненецкого автономного округа, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

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

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

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

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

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

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

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

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

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

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования Петропавловское сельское поселение, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.