проект



**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Григорьевского сельского поселения Северского района Краснодарского края**

**на период 2017-2030 годы**

**ekokonsalt.ru**

**Ставрополь 2017 г.**

|  |
| --- |
| Приложениек постановлению администрации Григорьевского сельского поселения Северского районаКраснодарского края«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2016г. №\_\_\_\_ |

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

**Северского района Краснодарского края**

**на период 2017-2030 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…….** | **25** |
| **3.** | **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения……………………………………………………………………………...** | **47** |
| **4.** | **Мероприятия и целевые показатели программы……………………………….** | **51** |
| **5.** | **Финансовое обеспечение программы……………………………………………..** | **59** |
| **6.** | **Оценка эффективности мероприятий программы……………………………...** | **64** |
| **7.** | **Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения…………………………………………** | **69** |

 **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 Григорьевского сельского поселения Северского района Краснодарского края на период 2017-2030 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 Григорьевского сельского поселения Северского района Краснодарского края  |
| Основной разработчик программы | Общество с ограниченной ответственностью «Экоконсалт»Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Голенева, дом 21, офис 93. |
| 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  | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:* Финансовое обеспечение исполнения программы
* Количество маршрутов общественного автомобильного транспорта
* Протяженность велосипедных дорожек
* Протяженность улично-дорожной сети
* Обеспеченность парковочным пространством
* Уровень автомобилизации населения
* Число зарегистрированных ДТП
 |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2030 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2018 -2030 годах – 1 056 462,06 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018- 2030 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**

Григорьевское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Северский район и размещается в юго-восточной его части на северо-западном склоне главного Кавказского хребта в долине рек Шебш и Псекабс, в трех километрах от районного центра – станицы Северской, в 25 километрах от краевого центра – города Краснодара.

Площадь поселения – 18,92 тыс. га. Его территория имеет вытянутую с севера на юго-восток форму по направлению течения рек Шебш и Псекабс. Протяженность поселения с севера на юг составляет более 25-ти км. Общая протяженность границ Григорьевского сельского поселения составляет 85 км.

**Рисунок 1. Ситуационная схема размещения Григорьевского сельского поселения.**



Территория поселения граничит на востоке с Калужским, на севере с Новодмитриевским, на северо-западе и западе со Смоленским, на юге с Шабановским сельскими поселениями Северского района, на юго-востоке с территорией МО Горячий Ключ.

В состав поселения входят 2 населенных пункта: станица Григорьевская (административный центр) и станица Ставропольская. Численность населения 2,3 тысячи человек. В поселении имеются 2 станицы: ст-ца Григорьевская и ст-ца Ставропольская.

Система расселения на проектируемой территории исторически связана с ландшафтными особенностями местности. Морфология предгорья диктовала условия к освоению более удобных и пригодных для жизнедеятельности участков территории. Населенные пункты Григорьевского сельского поселения сформировались достаточно компактно вдоль рек. Их застройка занимает наиболее благоприятные равнинные участки. Планировочная структура подчинена рельефу и линии берега реки. Улично-дорожная сеть имеет прямоугольную структуру.

Около 40 % территории поселения в его юго-западной части занимает плоская низменная равнина с лессовидными суглинистыми почвами, 60% – северные отроги Главного Кавказского хребта с преобладающими абсолютными высотами от 300 до 500 м. Грунты в горах щебеночно-суглинистые и щебеночно-супесчаные. Горы недоступные для движения автотранспорта вне дорог. Все грунты территории поселения во время дождей и снеготаяния размокают, отчего проходимость местности сильно ухудшается.

Горная часть территории поселения покрыта лесами, в основном лиственными. В лесах ведется промышленная лесоразработка.

Значительная часть равнинной территории поселения занята различными сельскохозяйственными культурами. Общая площадь земель сельскохозяйственного назначения составляет 3346 га, что составляет 13 % территории поселения.

Сложное географическое положение Северского района обуславливает и осложненные климатические условия. В целом его территория относится к южной части переходных климатов умеренной зоны. Так, северную часть территории Григорьевского поселения, по своим климатическим характеристикам можно отнести к районам умеренно-континентального климата, а центральную и южную – горные части – к районам теплого, влажного климата предгорий.

По особенностям распределения сильных осадков на территории Григорьевского сельского поселения можно выделить две наиболее характерных области:

- степная (северная часть поселения);

- предгорий и северных склонов Западного Кавказа (центральная и южная части).

Григорьевское сельское поселение расположено в зоне умеренно-континентального климата. Зима неустойчивая, с резкими колебаниями температуры от -20 до +10 °С. Частые осадки в виде дождя и снега. Весна и осень теплые. В течение апреля возможны заморозки, в ноябре, как правило, неустойчивая погода, возможно резкое понижение температуры, что приводит к обледенению и сильному гололеду.Для лета характерна сухая жаркая погода, осадки в виде непродолжительных, но сильных ливней.

Ветер: летом юго-западный, в остальное время - восточный и северо-восточный. В весенне-осенний период возможно резкое усиление скорости ветра, могущее нанести ущерб хозяйству района.

По территории поселения протекает река Шебш, а также значительное количество малых рек и ериков, берущих начало в горной части района.

При интенсивных осадках и таянии снега в горах реки могут выходить из берегов, образуя зоны затопления, в результате чего может быть нанесен ущерб населенным пунктам и хозяйственным объектам, расположенным вблизи рек, а также нарушено сообщение по дорогам между населенными пунктами.

Поселение расположен в сейсмически активной зоне, возможны землетрясения силой до 8 баллов.

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

Транспортная инфраструктура Григорьевского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Северского района Краснодарского края.

Краснодарский край – один из самых экономически развитых и инфраструктурно обустроенных субъектов Южного федерального округа.

Транспортная структура Северского района представляет собой единый каркас (сеть автодорог), связывающий между собой территории населенных пунктов и производственные комплексы.

В настоящее время Северский район имеет 96%-ю обеспеченность дорожной сети с твердым покрытием между населенными пунктами. Существующая дорожная сеть имеет 40-48 % износа. Геометрические параметры существующей дорожной сети не всегда соответствуют возросшей интенсивности дорожного движения.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, происходит увеличение числа введенных в эксплуатацию автозаправочных и автогазозаправочных станций, а также объектов придорожного обслуживания.

Развитие транспортной инфраструктуры Григорьевского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения в поселении.

Григорьевское сельское поселение расположено в юго-восточной части района в левобережье реки Кубань, на северо-западном склоне главного Кавказского хребта. Расстояние от районного центра – станицы Северской – до краевого центра – города Краснодара – 43 км; до морского порта – города Новороссийска – 103 км.

Григорьевское сельское поселение расположено вдали от федеральных автодорог и железнодорожной ветки.

Основной транспортной связью Григорьевского сельского поселения с другими муниципальными образованиями является автомобильная дорога Ставропольская – Григорьевская – Смоленская. Таким образом, основными планировочными осями, вдоль которых идет развитие населенных пунктов и основных функциональных систем являются транспортные магистрали.

Вдоль автодорог, за пределами существующих границ населенных пунктов на землях сельскохозяйственного назначения расположены предприятия сельскохозяйственного профиля (действующие и недействующие), объекты придорожного сервиса.

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

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Григорьевского 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.

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети Григорьевского сельского поселения сведены в таблице 1.

Таблица 1.

Общая характеристика улично-дорожной сети Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 2017 |
| Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований на конец года |  |  |
| всего | километр | 30,3 |
| с твердым покрытием | километр | 9,5 |
| с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами) | километр | 7,5 |
| Общее протяжение освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п. | километр | 7,5 |

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Программой предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

- автомобильная дорога районного значения;

- автомобильная дорога местного значения.

В настоящее время автомобильные дороги, находящиеся на балансе ГУКК «Краснодаравтодор», представлены следующим образом:

Таблица 2

Автомобильные дороги районного значения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование дороги | Протяженность, км | Техническая категория | Мосты |
| кол-во | п.м |
|
| 1 | ст. Ставропольская – ст. Григорьевская – ст. Смоленская | 10,0 | IV | 2 |  |
| 2 | ст. Григорьевская – ст. Новодмитриевская | 2,5 | IV | 0 |  |
|  | Итого: | 12,5 | IV | 2 |  |

Внутри границ населенных пунктов дорожная сеть представлена сетью автодорог местного значения, находящихся в муниципальной собственности. Общая протяженность дорог составляет 41,6 км.

Улично-дорожная сеть Григорьевского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

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

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

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

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

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

Таблица 3

Характеристика дорожной сети Григорьевского сельского поселения Северского района

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | ст. Григорьевская | ст. Ставропольская | вне границ населенных пунктов | всего по поселению |
| Территория размещения линейных объектов транспортной инфраструктуры | 21,6 | 20,7 | 74,2 | 116,5 |
| Протяженность улиц и дорог, всего | 7,7 | 7,4 | 26,5 | 41,6 |
| в том числе |   |   |   |   |
| Основные улицы в красных линиях | 5,9 | 3,4 | 0 | 9,3 |
| Автодороги местного значения | 1,8 | 4,0 | 26,5 | 32,3 |
| Автодороги федерального значения | 0 | 0,0 | 0 | 0 |

Движение интенсивно с 7-30 до 18-00 в основном на центральных улицах населенных пунктов.

В Григорьевском сельском поселении имеются тротуары вдоль части дорог с асфальтовым покрытием. Есть необходимость в строительстве дополнительных тротуаров во всех хуторах поселения.

В зимний период производится механизированная очистка от снега муниципальных дорог и тротуаров с посыпкой противогололёдным материалом.

Уровень автомобилизации в поселении достаточно высокий. В рассматриваемом периоде ожидается прирост количества транспортных средств у населения.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта не удовлетворительное. Существует дефицит парковочных мест.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей. Дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

Северский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами края. Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки. Автобусное сообщение между Ставропольской и Северской осуществляется маршрутным транспортом.

Большинство передвижений в 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.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

- недостаточное количество транспортных связей между населёнными пунктами, а также внешних связей с другими муниципальными образованиями;

- малая пропускная способность существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;

- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса, в том числе станций технического обслуживания.

Состояние автодорог, пролегающих по территории Григорьевского сельского поселения, оценивается как удовлетворительное. Два раза в год в Григорьевском сельском поселении проводится комиссионное обследование дорог местного значения с оценкой технического состояния. Результаты указанной оценки применяются при планировании работ по ремонту покрытия дорог и составлении смет.

Ежегодно проводимые мероприятия по развитию сети улиц и дорог, благоустройству дворовых территорий, повышению безопасности дорожного движения и обновлению парка муниципальных автобусов дают свои результаты.

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. 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».

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности территории муниципального образования, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание в городе безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории муниципального образования Григорьевского сельского поселения реализовывалась муниципальная программа "Комплексное и устойчивое развитие сфере дорожного хозяйства".

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 4. |  |  |  |  |  |  |
| Оценка финансирования муниципальных программ |
| Наименование | Уточненный план , тыс.руб. | Исполнение, тыс.руб. | % исполнения к уточненной сводной бюджетной росписи на 2015 год |
| Муниципальная программа "Комплексное и устойчивое развитие сфере дорожного хозяйства" | 972,2 | 971,4 | 99,9 |
| Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог общего пользования | 776,1 | 775,3 | 99,9 |
| Мероприятия, финансируемые за счет средств дорожного фонда | 776,1 | 775,3 | 99,9 |
| Закупка товаров работ и услуг для государственных (муниципальных) нужд | 776,1 | 775,3 | 99,9 |
| Обеспечение безопасности дорожного движения | 196,1 | 196,1 | 100,0 |
| Мероприятия, финансируемые за счет средств дорожного фонда | 196,1 | 196,1 | 100,0 |
| Закупка товаров работ и услуг для государственных (муниципальных) нужд | 196,1 | 196,1 | 100,0 |
| Всего: | 12747,1 | 12660,7 | 99,3 |

Анализ исполнения муниципальных программ показал, что в целом, эффективность реализации программ близка к высокому уровню, что свидетельствует о четком и целенаправленном планировании расходов бюджета и достижении поставленных целей.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства муниципального образования Григорьевское сельское поселение, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

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.

**Расходы по разделу «Дорожное хозяйство» в** 2014 году составили 1406,3 т.р., это 48,4 % к годовому назначению. Низкое исполнение связано с тем, что по состоянию на 01.01.2015 г. администрация Григорьевского сельского поселения имеет кредиторскую задолженность за выполненные работы перед ООО «Северское ДРСУ» на сумму 1 500,0 т.р. - не поступили субсидии из краевого бюджета:

в 2014 году администрация Григорьевского сельского поселения принимала участие в ведомственной целевой программе «Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения Краснодарского края на 2014-2016 годы» на условиях софинансирования (5%- за счет средств местного бюджета, 95% - за счет средств краевого бюджета). Были выполнены следующие виды работ:

- ремонт ул. 50 лет Октября от ул. Ленина до ул. Крупской в ст-це Григорьевской протяженностью 590 м, на сумму 1 745,3 т.руб. (в т.ч за счет средств краевого бюджета 1500,0 т.руб. и 245,3 т.р. за счет средств местного бюджета).

Дополнительно за счет средств дорожного фонда администрацией выполнены работы на объектах «Ремонт тротуара по ул. Ленина от дома культуры до ул. 50 лет ВЛКСМ в ст-це Григорьевской» протяженностью 206 м на сумму 638,3 т.р. и «Ремонт ул. Советской от ул. 50 лет ВЛКСМ до ул. 50 лет Октября в ст-це Григорьевской» протяженностью 320м, на сумму 469,0 т.р.

В течение 2016 года проводилось неоднократно грейдирование всех гравийных дорог поселения и подсыпка щебнем. Проведена работа по нарезке ливневых кюветов. Весь весенне-летний период регулярно проводился обкос внутри поселковых дорог, пустырей, парков.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования муниципального образования Григорьевское сельское поселение 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.

Недостаточный уровень развития транспортной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития муниципального образования Григорьевское сельское поселение.

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.

На территории муниципального образования Григорьевское сельское поселение по данным УМВД России по Краснодарскому краю зарегистрировано 3 ДТП в 2015 году и 2 ДТП в 2016 году. При этом в Северском районе зарегистрировано 121 ДТП в 2015 году и 114 ДТП в 2016 году. Уровень аварийности рассматриваемой территории низкий.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в муниципальном образовании Григорьевское сельское поселение, возможно 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.

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.

Оценка уровня загрязнения атмосферы отдельными веществами проведена в соответствии с Докладом «Об экологической ситуации в Краснодарском крае в 2016 г.». В результате установлено, что в 2016 году в целом по муниципальному образованию уровень загрязнения воздуха «низкий», как и в 2015 году.

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на магистральных дорогах и на участка с высокой загруженностью улично-дорожной сети.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты -фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся -озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы.

Характеризуя выбросы от передвижных источников загрязнения атмосферы, следует отметить, что сравнительно небольшая доля таких веществ в общей массе выбросов, как и в прошлые периоды, занимает особое положение, по следующим причинам:

* количество передвижных источников постоянно увеличивается;
* компонентный состав выбросов содержит более 200 вредных веществ, включая высокоопасные, являющиеся активными канцерогенами (бенз(а)пирен);
* низкое расположение точек выброса ЗВ способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;
* высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и вдоль транспортных путей усиливает их суммарный эффект;

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2018);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2018);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2018) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
9. Схема территориального планирования муниципального образования Северский район;
10. Генеральный план муниципального образования Григорьевское сельское поселение Северского района.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2018 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Григорьевское сельское поселение должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

* безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
* доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
* условия 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.

**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.

Численность постоянного населения Григорьевского сельского поселения Северского района в 2016 году составила 2,3 тыс. человек (2,0% от общей численности Северского района). Численность экономически активного населения на 2017-2019 годы планируется 1,3 тыс. человек, при чем 0,845 тыс.человек занято в экономике, что соответствует уровню 2015 и 2016 годов. Уровень регистрируемой безработицы также сохранится на прежнем уровне и составит 0,6%, при численности зарегистрированных безработных – 6 человек.

Григорьевское сельское поселение входит в состав Северского района и включает в себя 2 населенных пункта: административный центр станица Григорьевкая и станица Ставропольская.

Таблица 5

Характеристика населенных пунктов, входящих в состав Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Численность населения, чел. | Площадь населенного пункта, га | Плотность населения населенных пунктов, чел/га |
| 1 | станица Григорьевская | 1400 | 230,4 | 5,9 |
| 2 | станица Ставропольская | 900 | 363,4 | 2,4 |
|  | ВСЕГО | 2300 | 593,8 | 3,7 |

**Рисунок 2. Плотность населенных пунктов Григорьевского сельского поселения**

Среди муниципалитетов Северского района Григорьевское сельское поселение по людности населения относится к категории муниципальных образований с низкой численностью населения — до 3 тыс. человек (к данной категории также относятся Калужское, Михайловское и Шабановское сельские поселения). На проектируемой территории сложилась полицентричная система расселения населенных пунктов — почти 60% населения размещаются в административном центре. В станице Ставропольской проживают около 40% населения. По типологии внешних форм расселения на проектируемой территории развитие получило роевое расселение – станицы Григорьевская и Ставропольская расположены на разных берегах реки Шебш на расстоянии 6 км друг от друга.. Что касается типологии самих населенных пунктов по людности, то административный центр относится к большим сельским населенным пунктам (от 1 до 3 тыс. человек), станица Ставропольская — к средним (от 200 до 1000 человек).

Плотность населения в границах административного центра составляет 5,9 чел/га, в ст-це Ставропольской она ниже — 2.5 чел/га.

Характеристика численность населения сельского поселения в период с 2002 по 2010 годы практически не изменилась.

Таблица 6

Динамика численности населенных пунктов Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Название населенного пункта | 2002 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Григорьевское сельское поселение | 2183 | 2160 | 2027 | 2113 | 2136 | 2211 | 2250 | 2300 | 2300 |

Анализ демографических процессов сельских поселений Северского района показал, что рождаемость соответствует общекраевым показателям, смертность ниже среднекраевого уровня, миграционный прирост низкий. Если рассматривать динамику естественного и механического движения населения за последние несколько лет, то в сельской местности Северского района наблюдается рост рождаемости и снижение смертности. В рассматриваемый период наблюдается рост рождаемости — с 10,9 до 12,2 человек на 1000 населения, снижение смертности — с 17,9 до 14,8 человек на 1000 населения. Миграционный прирост населения невысок и снизился с 10,3 до 2,0 человек на 1000 населения.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу 10-15 лет без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

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

В целом демографическая ситуация в Григорьевском сельском поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства районов Краснодарского края. Средний размер семьи в поселении составляет 2,7 человек.

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка на одну семью). Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

Наряду с процессами естественного воспроизводства населения большую роль в формировании демографического потенциала поселения играет механическое движение населения (миграция). За последние 4 года на территории поселения наблюдается положительный миграционный прирост населения.

Таблица 7

Возрастная структура населения Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Категория населения | Численность, чел. | Доля, % |
| - моложе трудоспособного возраста | 398 | 17,3 |
| - трудоспособного возраста | 1369 | 59,5 |
| - старше трудоспособного возраста | 534 | 23,2 |
| Всего | 2300 | 100,0 |

При определении прогнозной численности населения Григорьевского сельского поселения учитываются положения «Концепции демографического развития Российской Федерации на период до 2015 года» и «Концепции демографического развития Российской Федерации на период до 2025 года», где в качестве основных приоритетов региональной демографической политики выделены: повышение рождаемости и укрепление семьи, снижение смертности, рост продолжительности жизни, оптимизация миграционных процессов.

Исходя из этих соображений, учитывая достаточно выский потенциал территории, выбрано направление на устойчивое увеличение численности населения поселения.

Прогноз численности населения произведен по следующим проектным этапам:

* I очередь – ориентировочно до 2020 год;
* расчетный срок – ориентировочно до 2030 год.

Проведенный территориальный анализ поселения показал, что населенные пункты имеют потенциал для территориального развития, что обеспечивает возможность их численного увеличения, как за счет прирезаемых участков земель населенных пунктов, так и за счет уплотнения существующей жилой застройки.

Прогноз численности населения проведен с учетом заложенных тенденций в схеме территориального планирования Северского района Краснодарского края.

Расчет основных показателей демографической ситуации проводился на основе метода трудового баланса, анализа сложившегося в последнее время состояния процессов воспроизводства населения, сдвигов в его половой и возрастной структуре, развития внешних миграционных процессов, территориальных внутренних перераспределений населения. Большое внимание уделялось анализу ряда социальных и экономических показателей районного и поселенческого уровня, в частности, учитывались занятость населения, уровень его жизни, миграционная привлекательность территории, устойчивость существующей экономической структуры на перспективу, экономико-, и политико-географическое положение региона, природно-ресурсный потенциал, комфортность природной среды и т. д.

В прогнозе численности населения заложены следующие тенденции на перспективу, обусловленные проведением в Краснодарском крае и непосредственно в Северском районе эффективной демографической и миграционной политики: рост уровня рождаемости; снижение младенческой смертности и смертности населения молодых возрастов; рост показателя ожидаемой продолжительности жизни; рост миграционных потоков, в том числе миграционного прироста населения, прибывающего на проектируемую территорию с целью постоянного либо временного проживания населения (преимущественно в период 2015-2025 гг.).

После этого, основываясь на обозначенных тенденциях и факторах, с учетом сложившейся динамики численности населения, были рассчитаны показатели естественного и миграционного движения населения на прогнозный период. В качестве основных тенденций прогнозируются следующие:

* увеличение суммарного коэффициента рождаемости с 1,63 до 1,94 рождений на 1 женщину детородного возраста;
* снижение общего коэффициента рождаемости с 12,5 до 11,4 человек на 1000 населения;
* снижение смертности с 14,7 до 9,6 человек на 1000 населения;
* повышение миграционного прироста с 2,9 до 67,0 человек на 1000 населения.

Таблица 8

Основные тенденции естественного и миграционного движения населения.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2016-2020 | 2021-2025 | 2026-2030 |
| Суммарный коэффициент рождаемости, рождений на 1 женщину | 1,76 | 1,94 | 1,94 |
| Рождаемость, чел. на 1000 населения | 11,8 | 11,4 | 11,8 |
| Смертность, чел. на 1000 населения | 12,5 | 11,8 | 11,1 |
| Естественный прирост, чел. на 1000 населения | -0,7 | -0,4 | 0,7 |
| Миграционный прирост, чел. на 1000 населения | 35,2 | 54,2 | 49,2 |

Опираясь на заложенные тенденции и расчетные показатели демографической и миграционной активности, была определена проектная численность населения Григорьевского сельского поселения, которая к расчетному сроку составит 6200 человек.

Таблица 9

Прогноз численности и возрастной структуры населения Григорьевского сельского поселения.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Возрастная группа населения | 2016 | 2020 | 2025 | 2030 |
| Численность постоянного населения, в том числе  | 2300 | 2742 | 3587 | 4600 |
| - моложе трудоспособного возраста | 433 | 534 | 701 | 902 |
| - трудоспособного возраста | 1321 | 1550 | 2076 | 2677 |
| - старше трудоспособного возраста | 555 | 657,8 | 810,4 | 1021 |

Генеральным планом предлагается развитие всех населенных пунктов. Наибольший прирост населения прогнозируется в административном центре.

Таблица 10

Существующая и проектная численность Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Прогноз на расчетный срок, чел. | Прирост, чел. |
| станица Григорьевская | 3150 | 1800 |
| станица Ставропольская | 1450 | 589 |
| ВСЕГО | 4600 | 2389 |

Таблица 11

Существующие и проектные показатели Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Современное состояние | Расчетный срок |
| Численность населения, чел. | Площадь, га | Плотность населения, чел/га | Численность населения, чел. | Площадь, га | Плотность населения, чел/га |
| 1 | станица Григорьевская | 1400 | 230,4 | 5,9 | 3150 | 459,8 | 6,9 |
| 2 | станица Ставропольская | 900 | 346,8 | 2,5 | 1450 | 416,7 | 3,5 |
|  | ВСЕГО | 2300 | 577,2 | 3,8 | 4600 | 876,5 | 5,2 |

Предложенный вариант изменения численности населения представляет собой оптимистическую модель демографического развития и предполагает устойчивые темпы роста его численности вследствие кардинальных перемен в характере естественного и механического движений населения.

**Перспективное строительство**

Жилая зона предназначена для организации благоприятной и безопасной среды проживания населения, отвечающей его социальным, культурным, бытовым и другим потребностям.

Существующий жилищный фонд Григорьевского сельского поселения составляет 35,2 тыс. м2.

В границах планируемой территории предлагается сохранение жилой зоны усадебной застройки и секционной застройки средней этажности (2 – 5 этажей). Жилищное строительство на проектируемой территории предлагается осуществлять индивидуальной застройкой усадебного типа с расчетными размерами приусадебных участков не менее 0,1 га (размеры участков подлежат уточнению на стадии разработки правил землепользования и застройки).

Таблица 12

Параметры жилой зоны.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| наименование показателя | ст. Григорьевская | ст. Ставропольская | всего по поселению |
| сущ. | проект. | сущ. | проект. | сущ. | проект. |
| Территория жилой застройки, всего | 111,2 | 200,3 | 104,4 | 174,6 | 215,6 | 374,9 |
| в том числе |   |   |   |   |   |   |
| усадебной жилой застройки | 108,7 | 197,8 | 104,4 | 174,6 | 213,1 | 372,4 |
| малоэтажной секционной жилой застройки | 2,5 | 2,5 | 0,0 | 0,0 | 2,5 | 2,5 |
| жилая застройка после проведения специальных мероприятий по подготовке территории | 0,0 | 25,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 25,0 |

Таким образом, общая площадь жилых зон на расчетный срок составит 374,9 га, планируемое увеличение составит 159,3 га.

Решение вопроса улучшения жилищных условий населения поселения стало возможным благодаря участию муниципального образования в Приоритетном национальном проекте «Жилище», который включает в себя несколько программ: «Молодой семье – доступное жилье», «Переселение граждан из ветхого и аварийного жилого фонда», «Ипотечное кредитование» и другие меры поддержки краевого и федерального бюджетов.

Совершенствование системы социального и культурно-бытового обслуживания населения является важнейшей составной частью развития поселения. Общественно-деловая зона предназначена для размещения объектов здравоохранения, культуры, торговли, общественного питания, социального и коммунально-бытового назначения, предпринимательской деятельности, объектов среднего и высшего профессионального образования, административных, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, объектов делового, финансового назначения, иных объектов, связанных с обеспечением жизнедеятельности постоянного и временного населения.

В состав объектов капитального строительства, разрешенных для размещения в общественно-деловых зонах, могут включаться жилые дома, гостиницы, подземные или многоэтажные гаражи, предприятия индустрии развлечений при отсутствии ограничений на их размещение. В общественно-деловой зоне формируется система взаимосвязанных общественных пространств (главные улицы, площади, набережные, пешеходные зоны), составляющая ядро поселкового центра.

Таблица 13

Параметры общественно-деловой зоны.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | наименование показателя | ст. Григорьевская | ст. Ставропольская | вне границ населенных пунктов | всего по поселению |
| сущ. | проект. | сущ. | проект. | сущ. | проект. | сущ. | проект. |
| 1 | Территория общественно-деловой застройки, всего | 4,3 | 10,4 | 2,6 | 16,5 | 0,0 | 0,0 | 6,9 | 26,9 |
|   | в том числе |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.1 | объектов торгового и общественно-делового назначения | 1,7 | 5,1 | 1,4 | 14,9 | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 20,0 |
| 1.2 | медицинских учреждений и учебных заведений | 2,6 | 5,3 | 1,2 | 1,6 | 0,0 | 0,0 | 3,8 | 6,9 |

Эффект от проведения мероприятий в области улучшения жилищных условий населения даст обеспечение положительного миграционного сальдо и ликвидацию дефицита квалифицированных трудовых ресурсов.

**Территориально-планировочная организация**

Территория Григорьевского сельского поселения в административных границах, установленных законом Краснодарского края от 1.04.2004 г. № 677-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Северский район, наделении его статусом муниципального района, образованием в его составе муниципальных образований – сельских и сельских поселений – и установлении их границ», составляет 18 919 га. Григорьевское сельское поселение включает 2 населенных пункта: ст. Григорьевскую и ст. Ставропольскую.

В настоящее время в границах муниципального образования земли распределены следующим образом:

- земли населенных пунктов – 598,3 га;

- земли сельскохозяйственного назначения – 2 315,5 га;

- земли промышленности, энергетики, транспорта, и др. – 28,7 га;

- земли лесного фонда – 15 347,5 га;

- прочие территории – 633,5 га.

На расчетный срок генеральным планом определены территории для развития селитебных, производственных зон, транспортной и инженерной инфраструктуры. В границах населенных пунктов достаточно территорий для размещения проектируемого прироста населения.

Для развития производственных зон и под проектируемые автомобильные дороги Григорьевского сельского поселения генеральным планом на расчетный срок определен перевод в земли промышленности и транспорта (для строительства дорог и инженерных сетей) 18,7 га земель сельскохозяйственного назначения и 2,8 га земель лесного фонда.

В данный момент в границах населенного пункта имеются земли промышленности, энергетики и транспорта. Требуется перевод их в земли населенных пунктов. В ст. Григорьевской такие земли составляют 3,3 га, в ст. Ставропольской – 2,2 га. Планируемый перевод земель необходимо проводить постепенно по мере освоения территорий.

Генеральным планом предусматривается перевод территории кладбища, расположенного вне границ населенного пункта, и территорий лагеря МВД в земли специального назначения.

Таблица 14

Баланс земельного фонда Григорьевского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №пп | Показатели | Существующее положение | На расчетный срок |
| Площадь, га | % | Площадь, га | % |
| 1 | Земли населенных пунктов | 593,8 | 3,1 | 876,5 | 4,6 |
| 2 | Земли сельскохозяйственного назначения | 2315,5 | 12,2 | 2589,6 | 13,7 |
| 3 | Земли промышленности, энергетики, транспорта  | 28,7 | 0,2 | 50,2 | 0,3 |
| 4 | Земли лесного фонда | 15347,5 | 81,1 | 15344,7 | 81,1 |
| 5 | Земли специального назначения | 0,0 | 0,0 | 58,0 | 0,3 |
| 6  | Прочие территории | 633,5 | 3,3 | 0,0 | 0,0 |
|  | Всего земель в границах поселения | 18 919 | 100% | 18 919 | 100% |

На расчетный срок предусмотрено развитие селитебных, производственных, общественно-деловых и рекреационных зон, учитывая сложные инженерно-геологические условия, на территориях, требующих наименее емкие капиталовложения в инженерную подготовку, максимально приближенных к освоенным территориям и свободных от лесов и прочих обременений.

Предусмотрены мероприятия по рациональному формированию планировочной и пространственной структур планируемой территории путем ее функционального зонирования с учетом территориальных особенностей и планировочных ограничений.

Система расселения на проектируемой территории исторически связана с ландшафтными особенностями местности. Населенные пункты располагаются вдоль реки Шебш на наиболее пологих участках горного рельефа, что оказало влияние на планировочную структуру населенных пунктов. Застройка станиц подчинена рельефу и береговой линии реки.

Улично-дорожная сеть представлена в основном прямоугольными кварталами усадебной застройки.

Территориальное развитие ст. Ставропольской ограничено землями лесного фонда. Размещение проектируемого прироста населения предполагается в юго-восточной части на свободных территориях в границах населенного пункта.

Размещение проектируемого прироста населения в ст. Григорьевской предполагается в северо-западной, юго-западной и восточной частях станицы за счет включения в границы населенного пункта земель сельскохозяйственного назначения под размещение кварталов жилой застройки и объектов социального, культурно-бытового и коммунального назначения.

 Территориальное развитие обеих станиц предполагается вдали от производственных территорий и их санитарно-защитных зон.

Общественные центры населенных пунктов формируются на базе существующих объектов общественно-делового назначения. В новых жилых районах предусматривается строительство детских садов, школы, поликлиники, объектов повседневного культурно-бытового обслуживания и торговли.

В станице Григорьевской планируется размещение кварталов индивидуальной жилой застройки для проектируемого прироста населения, а также для строительства «второго жилья» для людей проживающих и работающих в городе Краснодаре.

При застройке жилых кварталов, запроектированных в юго-западной части ст. Григорьевской, необходимо проведение комплекса мер по подготовке территории. Застройка этой территории должна проводиться в два этапа:

- 1-й этап – застройка свободных территорий,

- 2-й этап возможен только после проведения:

археологических раскопок и исключения памятников археологии из реестра,

рекультивации существующих и строительства новых очистных сооружений,

инженерной подготовки территорий с неблагоприятными геологическими условиями.

В станице Ставропольской благоприятны условия для развития курортно-рекреационного комплекса. На расчетный срок предусматривается развитие курортно-туристических зон в южной части ст. Ставропольской.

На свободных незалесенных живописных территориях около рек генеральным планом предлагается строительство баз отдыха и туристических приютов, имеющих непосредственные прямые выходы в лесные зоны, к туристическим тропам.

Удаленность курортно-рекреационных территорий от жилой застройки позволяет размещать здесь базы с содержанием животных (лошадей, верблюдов, страусов и др.), что послужит дополнительным привлекательным фактором курортно-рекреационного комплекса поселения.

Развитие курортно-рекреационного комплекса в ст. Ставропольской позволит привлечь сюда инвестиции и будет способствовать экономическому развитию населенного пункта, при этом сохраняя и бережно используя окружающую природную среду.

К северо-востоку от ст. Ставропольской размещаются территории садово-дачных товариществ. На расчетный срок генерального плана функциональное назначение данных территорий не меняется.

**Направления экономического развития**

Одной из главных задач проекта является определение оптимального перспективного направления развития населенных пунктов Григорьевского сельского поселения на 1 очередь - 2020 год, расчетный срок - 2030 год. Григорьевское сельское поселение и станица Григорьевская в частности занимают удобное географическое положение и располагают транспортными связями с районными центрами края и Юга России, поэтому имеют все предпосылки для перспективного комплексного развития.

По географическому, климатическому и почвенному потенциалу территория Григорьевского сельского поселения благоприятна для многих видов хозяйственной деятельности: интенсификации сельского хозяйства, животноводства, промышленного производства, строительства.

Григорьевское сельское поселение обладает значительным градостроительным и рекреационным потенциалом: благоприятные природно-климатические условия и ландшафт, близость к основным туристско-рекреационным маршрутам Северского района создают потенциал для развития высокоэффективного, конкурентоспособного, туристко-рекреационного комплекса с привлекательной природной средой, лесными массивами. Имеются предпосылки для развития лесопромышленного комплекса.

В основу экономического и градостроительного развития территории поселения положена идея формирования конкурентоспособной и инвестиционно-привлекательной среды в поселении адекватной имеющемуся потенциалу.

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

Прогноз социально-экономического развития разработан на основе различных комплексных и целевых программ социально-экономического развития, а также схем территориального планирования Краснодарского края и Северского района, с учетом стратегических направлений и предложений администрации поселения по развитию Григорьевского сельского поселения.

Функциональный механизм реализации заключается в планировании и прогнозировании, определении направлений муниципального экономического развития;

Важнейшими факторами, влияющими на социально-экономическое развитие поселения, будут реализация инвестиционных проектов и их эффективное использование. Другим фактором будет являться складывающаяся демографическая ситуация. При реализации национального проекта «Доступное и комфортное жилье - гражданам России» за счет прироста численности населения (прежде всего родившегося на территории района) и эффективного его вовлечения в экономику района (за счет повышения квалификации, профессионального обучения молодого населения и создания новых привлекательных рабочих мест) удастся переломить негативные тенденции сокращения населения.

Для обеспечения стабилизации и роста производства требуется дальнейшее углубление преобразований в сельскохозяйственном секторе. В этом случае необходимо сохранение и развитие жизнеспособных производств и активная реструктуризация предприятий и хозяйств, техническая и технологическая модернизация, создание благоприятных условий и для развития новых направлений хозяйственной деятельности путем привлечения современных технологий.

Рост экономики поселения зависит от увеличения инвестиций, в первую очередь, в курортно-рекреационном и жилищном секторах, а также за счет развития существующих сельскохозяйственных, производственных предприятий и субъектов малого предпринимательства. В условиях рыночной экономики подобные инвестиции поступают в основном из частного сектора.

В настоящее время сдерживающими факторами развития экономики Григорьевского сельского поселения выступают сложившиеся инженерные и транспортные инфраструктурные ограничения. В связи с этим, для устойчивого развития экономики рекомендуется проведение комплекса мероприятий по снятию инфраструктурных ограничений и решению имеющихся проблем в сфере инженерного оборудования, а также необходимо развитие социальной инфраструктуры с учетом прироста населения.

Предлагается решение первоочередных имеющихся проблем в инженерной инфраструктуре, обеспечение поселения достаточными (в соответствии с расчетами) мощностями энерго-, водо-, и газообеспечения с учетом увеличения численности населения и строительства новых производственных объектов на проектируемых территориях. Необходимо развитие транспортной сети и системы внешних связей населенных пунктов. Указанные мероприятия увеличат инвестиционную привлекательность территории, обеспечат возможность реализации новых инвестиционных проектов и строительства новых производственных объектов, что в последующем создаст новые рабочие места и увеличит налоговые поступления в бюджет.

Обеспечение населения сетью объектов обслуживания согласно действующим нормативам является главным условием повышения уровня благосостояния и комфортности проживания граждан и создаст необходимые предпосылки для формирования положительного имиджа территории и привлечения в муниципальное образование граждан Российской Федерации из других регионов на постоянное место жительство. Реализацию данного направления рекомендуется обеспечить после снятия инженерных ограничений и достижения заметного экономического роста отраслей реального сектора экономики.

Григорьевское сельское поселение имеет все условия для развития на своей территории туристско-рекреационного сектора экономики. Основное направление для развития туризма — это экологический туризм. Основные «точки роста» туристической индустрии — свободные от рекреационных и иных объектов участки с уникальным ландшафтом и природными ресурсами. На этих участках возможна реализация инвестиционных проектов курортно-рекреационной направленности (создание баз отдыха и других средств размещения с организацией экскурсионных показов достопримечательностей, туристско-экспедиционных маршрутов, конных и пеших прогулок, джиппинга, экотуризм и т.д.). На территории поселения возможно создание зарыбленных прудовых комплексов и охотничьих баз с организацией спортивной рыбалки и охоты. Наиболее перспективной для размещения курортно-туристских объектов является ст-ца Ставропольская. Основными задачами развития данного направления являются - стимулирование строительства новых средств размещения и повышение организационно-технологического и сервисного уровней.

Возможно создание новых инвестиционных площадок с размещением комплекса предприятий на основе максимально глубокой переработки сырья и производства полного ассортимента продукции на основе древесины — от пиломатериалов до производства высококачественной мебели и комплектующих.

Аграрная сфера района является важнейшим ресурсом жизнеобеспечения (производство продовольствия), жизнедеятельности (условия и качество жизни в сельской местности) и жизнеустройства (степень освоенности территориальной среды обитания). Развитие агропромышленного комплекса возможно через реализацию инвестиционных проектов в области животноводства и растениеводства.

Стратегическими задачами развития комплекса являются развитие сельского хозяйства и инфраструктуры рынка АПК, удовлетворение потребностей населения путем увеличения объемов произведенной сельскохозяйственной продукции, создание на территории района предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции и организация на территории рассматриваемого поселения системы сбыта данной продукции.

Решение данных задач должно реализоваться посредством участия поселения в реализации приоритетного национального проекта «Развитие АПК», в рамках которого будут осуществляться стратегические действия по следующим основным направлениям:

* восстановление позиций АПК поселения, утраченных в 1990-е годы (по урожайности в растениеводстве, животноводстве);
* создание условий для развития малых форм хозяйствования (ЛПХ, КФХ);
* стимулирование создания личными подсобными и крестьянскими фермерскими хозяйствами сельскохозяйственных потребительских кооперативов.
* образование миницехов по заготовке и переработке сельхозпродукции, фруктов, овощей и т.д.

Одним из приоритетов сельского хозяйства является дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства преимущественно за счет развития малых предприятий, предпринимательства и малых форм хозяйствования (крестьянско-фермерских и личных подсобных хозяйств), а также техническое обеспечение и перевооружение агропромышленного комплекса.

Несмотря на невысокий уровень развития малого бизнеса, именно он способен обеспечить рост доходов населения, улучшить качество его жизни, создать новые рабочие места, а также достаточно быстро дать дополнительные доходы в местный бюджет. Поэтому важным направлением экономического развития поселения является формирование предпринимательского потенциала, создание малых и средних предприятий в сельском хозяйстве, перерабатывающей промышленности (в том числе пищевой), потребительской сфере (розничная торговля, общественное питание, бытовые и др. платные услуги) и обеспечение их необходимой инфраструктурой. В качестве одного из инструментов создания предпринимательского потенциала на территории поселения (увеличение числа малых предприятий, их оборота производимой продукции и доли занятого в малом бизнесе населения) является создание бизнес-инкубатора — организации, которая создаёт наиболее благоприятные условия для стартового развития малых предприятий путём предоставления комплекса услуг и ресурсов, включающего: обеспечение предприятий площадью на льготных условиях, средства связи, оргтехнику, необходимое оборудование, проводит обучение персонала, консалтинг и т.д. Комплекс услуг - секретарских, бухгалтерских, юридических, образовательных, консалтинговых – это одно из самых главных условий, потому что именно комплексность имеет значение для стартового развития малых предприятий.

Однако, учитывая, что создание бизнес-инкубатора в рамках одного поселения будет недостаточно неэффективным по причине невысокой численности населения муниципального образования наиболее предпочтительным является выбор одного из вариантов решения данной задачи:

* информирование населения о работе *районного* бизнес-инкубатора и привлечение молодых и инициативных людей к участию в его деятельности;
* создание в поселении филиала бизнес-инкубатора районного уровня;
* создание совместно с Смоленским и Новодмитриевским сельскими поселениями бизнес-инкубатора межпоселенческого уровня.

Основной задачей бизнес-инкубатора является создание условий для становления малого предпринимательства и создание новых продуктивных рабочих мест в секторе малых производственных и инновационных предприятий. Его роль состоит не только в создании новых малых предприятий на территории муниципальных образований (так называемых «старт-апов»), но и в поддержке уже действующих предпринимателей (за счет оказания услуг, включая маркетинговые исследования, консультации, бизнес-услуги и т.п.). Эта роль инкубатора — как бизнес-центра и бизнес-консультанта — очень важна для небольших муниципалитетов, где еще не сложилась разветвленная инфраструктура услуг для предпринимательской деятельности.

Стоит отметить, что при участии муниципалитета в бизнес-инкубаторе в качестве учредителя или партнера, у него появляется возможность реализовывать собственную политику в экономической сфере, в частности, содействуя занятости населения и, косвенным образом, росту доходной части муниципального бюджета. Поддерживая начинающих предпринимателей, бизнес-инкубаторы занимаются непосредственным созданием новых предприятий и рабочих мест.

Как отмечалось выше, развитие предпринимательства повышает инвестиционную привлекательность территории, а привлечение инвесторов является одной из основных задач муниципалитетов. Однако при решении этой проблемы большинство из них сталкивается с рядом серьезных трудностей. С одной стороны, в Краснодарском крае присутствуют все необходимые элементы финансовой инфраструктуры — банки, страховые и лизинговые компании, пенсионные фонды, фонды по поддержке предпринимательства. С другой стороны, доступ к инвестиционным ресурсам на хороших условиях в большинстве случаев имеют только средние и крупные предприятия, занимающие устойчивые позиции на рынке, а у начинающих предпринимателей практически нет шансов привлечь финансовые ресурсы для своих проектов на «разумных» условиях, и они вынуждены искать дополнительные источники финансирования. В такой ситуации бизнес-инкубатор может оказать начинающим предпринимателям содействие в привлечении кредитов и займов, использовав следующий механизм: выступив в качестве гаранта возврата кредита, инкубатор контролирует целевое использование средств, а предприниматель с первых шагов получает знания о работе с традиционными источниками финансирования.

С другой стороны, бизнес-инкубаторы могут оказать помощь инвесторам, консультируя их по вопросам приоритетности развития тех или иных видов бизнеса на территории муниципального образования, или предлагая им конкретные инвестиционные проекты, разработанные предпринимателями и прошедшие соответствующую экспертизу. Также инкубаторы могут самостоятельно инициировать создание предприятий по выпуску совершенно новых продуктов или услуг в результате изучения тенденций развития рынка, знания опыта работы в других муниципалитетах и регионах и обмена информацией с муниципальными властями.

Иными словами, все вышесказанное свидетельствует о том, что создание и функционирование бизнес-инкубаторов является действенным инструментом повышения эффективности муниципальной политики, как в сфере поддержки малого предпринимательства, так и в сфере реализации социально-экономической политики муниципального образования.

**Развитие транспортной инфраструктуры**

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Григорьевского 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 Григорьевского сельского поселения.

Развитие и улучшение качества транспортной инфраструктуры является ключевым фактором не только сохранения и укрепления территориальной целостности сельского поселения, но и залогом успешного и устойчивого развития.

Григорьевское сельское поселение характеризуется достаточно развитой сетью автомобильных дорог. Развитие автомобильных дорог Григорьевского сельского поселения рассматривается в системе автодорог Северского района.

1. Планировочная структура любой территории во многом зависит от возможности развития дорожной сети и транспортного комплекса. Основной транспортной связью Григорьевского сельского поселения с другими муниципальными образованиями является автомобильная дорога Ставропольская – Григорьевская – Смоленская. Программой предлагается ее продолжение в юго-восточном направлении на Горячий Ключ, и реконструкция участка автодороги Григорьевская – Новодмитриевская со строительством моста через реку в Новодмитриевском сельском поселении. Согласно положениям проекта Схемы территориального планирования муниципального образования Северский район, возможно размещение участка магистральной автодороги федерального значения «Краснодар - Пшада».

Таблица 15

1. Ориентировочная площадь под новые автомобильные дороги и отдельные участки

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование участка автодороги(в границах сельского поселения) | Предлагаемая значимость автодороги | Протяженность участка автодороги, км | Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, га |
| 1 | участок автодороги федерального значения «Краснодар – Пшада» | федерального значения | 3,3 | 13,2 |
| 2 | Участок автодороги ст. Ставропольская – ст. Пятигорская – Горячий Ключ | местного значения | 4,4 | 15,4 |
|  | ИТОГО |  | 7,7 | 28,6 |

1. Примечание:
2. 1. Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на последующей стадии проектирования автодорог.
3. 2. Площадь участков земельных отводов под автодороги определена исходя из средних показателей СН 467-74 «Нормы отвода земель для автомобильных дорог»:
4. - I категория – 4 полосы -50 м,
5. - II категория – 2 полосы – 40 м,
6. - III категория – 2 полосы – 35 м,
7. - IV категория – 2 полосы – 28м.

Строительство проектируемых автодорог создаст условия для развития социально-экономических связей и привлечения инвестиций, повысит уровень туристско-рекреационной привлекательности территории Григорьевского сельского поселения.

С целью развития транспортной инфраструктуры, системы внешних связей с прилегающими территориями, а также упорядочения внутренних связей муниципалитета, генеральным планом разработан комплекс мероприятий:

* строительство улиц и дорог для обслуживания проектируемых функциональных зон;
* строительство одноуровневых кольцевых развязок основных автодорог с проектируемым участком федеральной трассы;
* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
* организация безопасных пешеходных переходов.

При организации новых транспортных связей необходимо произвести выделение земельных отводов под строительство.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования. Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. С целью развития транспортной инфраструктуры, системы внешних связей с прилегающими территориями, а также упорядочения внутренних связей муниципалитета, генеральным планом разработан комплекс мероприятий:

* реконструкция всех существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
* организация безопасных пешеходных переходов;
* строительство улиц и дорог для обслуживания проектируемых функциональных зон;
* строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения. Предусматривается пешеходно-транспортная категория улиц.

Программой предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем дифференциации автомобильных дорог по значимости, реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автотранспортной сети с целью стабилизации инвестиционной привлекательности района, повышению безопасности и улучшению экологии населенных пунктов.

Таблица 16

Характеристика проектируемой улично-дорожной сети

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| наименование показателя | ст. Григорьевская | ст. Ставропольская | вне границ населенных пунктов | всего по поселению |
| Протяженность улиц и дорог, всего | 23,4 | 16,3 | 34,4 | 74,1 |
| в том числе |   |   |   |   |
| Основные улицы в красных линиях | 21,6 | 6,9 | 0 | 28,5 |
| Автодороги местного значения | 1,8 | 9,4 | 31 | 42,2 |
| Автодороги федерального значения | 0 | 0 | 3,4 | 3,4 |

При пересечении основных автодорог общего пользования проектом предусматривается устройство автомобильных развязок в одном уровне. Также предлагается развитие сети маршрутов общественного транспорта.

В границах проектирования расположена 1 автозаправочная станция.

Жилая застройка ст. Григорьевской, расположенная в шумовой зоне автодорог, пересекающих её территорию, сохраняется при выполнении ряда мероприятий, направленных на оздоровление среды обитания человека. Для обеспечения снижения уровня шума и запыленности до требуемых гигиенических нормативов по всем факторам необходима организация санитарно-защитных зон между территорией источника воздействия и застройкой жилой зоны. Это – периметральное озеленение и строительство специальных экранов, обеспечивающих ассимиляцию и фильтрацию загрязнителей, защиту от шумового и пылевого воздействия; применение новых технологических достижений при ремонте и реконструкции жилых и общественных зданий – установка звуко- и пыленепроницаемых оконных и дверных блоков и другие мероприятия. Точные технические характеристики санитарно-защитных зон и экранов выполняются на последующих стадиях проектирования специальным расчетом, а также должны

На расчетный срок предложена прогнозная классификация существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой градостроительной значимости той или иной транспортной оси:

- автодороги регионального значения – трассы, связывающие между собой, как правило, центры муниципальных образований или подводящие к объектам краевого значения (аэропорты, курорты краевого значения и т.д.);

- автодороги местного значения – дороги, связывающие между собой рядовые населенные пункты внутри одного или нескольких муниципалитетов, а также ведущие к основным отдельно стоящим объектам муниципального уровня производственного, курортно-туристического, транспортного и иного назначения;

- прочие автодороги – второстепенные дороги, подводящие к отдельно стоящим объектам (фермы, полевые станы, кладбища и т.п.)

Данная классификация носит рекомендательный характер, учитывающий уровень (значение) трассы, вне зависимости от ее, так как схема генерального плана не рассматривает вопросы собственности и принадлежности, которые могут изменяться в зависимости от развития различных сценариев экономических отношений. На данной стадии проектирования решаются вопросы градостроительного развития территории. На последующих стадиях проектирования в соответствии со стратегией развития дорожного хозяйства Краснодарского края должны быть определены или уточнены основные параметры каждой из транспортных осей (в том числе их категорийность), проходящих по территории Григорьевского сельского поселения во взаимной увязке с автодорогами соседних муниципальных образований.

Дальнейшее развитие транспортной структуры поселения должно происходить не только за счет повышения значимости уже сложившихся осей и доведения их технического состояния до уровня более высоких категорий, но и за счет включения в ее структуру новых и дополнительных направлений и выделения узлов развития. Это, прежде всего, проектируемые территории под размещение придорожных сервисов и промышленных объектов.

Северский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами края.

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

Воздушные перевозки на территории Григорьевского сельского поселения не осуществляются.

Имеются тротуары вдоль части дорог с асфальтовым покрытием. В рассматриваемом периоде планируется увеличение протяженности пешеходных дорог и строительство велосипедных дорог. Реализуемые мероприятия повысят уровень безопасности дорожного движения.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть объектов придорожного автосервиса (станций технического обслуживания, автозаправочных станций и т.д.).

Строительство велодорожек на территории Григорьевского сельсовета возможно в центральных частях поселения. Велосипедные дорожки обеспечивают проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам.

Прогнозная численность постоянного населения в муниципальном образовании Григорьевское сельское поселение на расчетный срок по генеральному плану (2035 г.) составит 4600 человек. Обеспеченность населения легковыми автомобилями на расчетный срок − 350 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, на конец расчетного срока число автомобилей индивидуального пользования составит порядка 1610 единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) обозначены в СП 42.13330.2011:

* потребность в АЗС составляет: 1 топливо - раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
* потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

Проектом предусматривается:

- 90%-ное размещение транспортных средств жителей индивидуального сектора на приусадебных участках;

- размещение 10% от общего количества транспортных средств в кварталах жилой застройки - гаражи для инвалидов;

- хранение личных транспортных средств жителей многоэтажной застройки в кооперативных гаражах в пределах пешеходной доступности;

- размещение мотосредств из расчёта 2 ед. на 1 место в гараже.

Хранение личного автотранспорта жителей Григорьевского сельсовета, проживающих в жилых домах с приквартирными и приусадебными участками, предусматривается на территории приусадебных и приквартирных участков.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается 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.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 17 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры |
| Показатели | Ед. изм. | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2030 |
| Общая численность населения МО | чел. | 2300 | 2415 | 2530 | 2645 | 2760 | 2875 | 4600 |
| Протяженность автомобильных дорог | ед. | 41,6 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 74,1 |
| Велосипедное движение | км. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9,5 |
| Количество зарегистрированных транспортных средств | ед. | 805 | 845 | 886 | 926 | 966 | 1006 | 1610 |
| Уровень автомобилизации населения |  ед./1000 чел. | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Посты СТО | ед. | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 12 |
| Топливно-раздаточные колонки АЗС | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Число зарегистрированных ДТП | ед. | 2 | не более 3х | не более 3х | не более 3х | не более 3х | не более 3х | не более 2х |
| Количество пострадавших в ДТП | ед. | 0 | не более 3х | не более 3х | не более 3х | не более 3х | не более 3х | не более 2х |

Проектом предусматриваются мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

1. Строительство дорог местного значения для связи и обслуживания перспективных инвестиционных площадок.

2. Реконструкция существующих автомобильных дорог местного значения с увеличением пропускной способности.

3. Реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог различных категорий.

4. Строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков.

5. Повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного сервиса на автодорогах регионального значения.

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

К основным факторам негативного воздействия на окружащую среду и здоровье человека можно отнести загрязнение атмосферы и шумовое воздействие. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям. Развитые транспортные сети служат главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Задачами развития 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 (ненефтяного 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.

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.

**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 Григорьевском сельском поселении.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
* строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;
* организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги по населенному пункту;
* организация центров придорожного обслуживания.

На расчётный срок:

* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

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 Григорьевского 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 18 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 18 |  |  |  |  |  |
| Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры.  |
| Показатель | Ед.изм | Существующее положение | Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| Общая численность населения МО | чел. | 2300 | 5290 | 4600 | 2760 |
| Протяженность автомобильных дорог | ед. | 41,6 | 82,1 | 74,1 | 53,7 |
| Велосипедное движение | км. | 0 | 15,6 | 9,5 | 0 |
| Количество зарегистрированных транспортных средств | ед. | 805 | 1852 | 1610 | 635 |
| Уровень автомобилизации населения |  ед./1000 чел. | 350 | 350 | 350 | 230 |
| Посты СТО | ед. | 8 | 18 | 12 | 9 |
| Топливно-раздаточные колонки АЗС | ед. | 3 | 6 | 3 | 3 |
| Число зарегистрированных ДТП | ед. | 2 | не более 4х | не более 2х | не более 3х |
| Количество пострадавших в ДТП | ед. | 0 | не более 3х | не более 2х | не более 3х |

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.

За последние годы транспортная инфраструктура имеет тенденцию к развитию. Растет количество автозаправочных станций, придорожных пунктов быстрого питания, станций технического обслуживания.

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;
* обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
* подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
* 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**.**

В результате анализа сложившейся ситуации на территории Муниципального образования Григорьевского сельского поселения к реализации планируются следующие мероприятия:

1. Размещение дорожных знаков на улицах населённых пунктов
2. Капитальный ремонт автомобильных дорог
3. Техническое обслуживание и текущий ремонт светофорного оборудования

Сложившаяся, транспортная инфраструктура на весь расчётный срок удовлетворит потребности транспортных перевозок муниципального образования.

Мероприятиями программы предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков. В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть в районах перспективной застройки.

Основные направления деятельности, на срок реализации Программы, должны быть направлены на полноценное удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах и организации транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования Григорьевского сельского поселения.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 19. |  |  |  |  |  |  |
| График выполнения мероприятий |
| Наименование мероприятия | Год реализации  |
| 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2021 год | 2022-2025 годы |
| Размещение дорожных знаков на улицах населённых пунктов | + | + | + | + | + | + |
| Строительство участка автодороги федерального значения «Краснодар – Пшада» |  |  |  |  |  | + |
| Строительство участка автодороги местного значения ст. Ставропольская – ст. Пятигорская – Горячий Ключ |  |  |  |  |  | + |
| Строительство основных улиц в ст.Григорьевской |  |  |  |  |  | + |
| Строительство основных улиц в ст.Ставропольской |  |  |  |  |  | + |
| Капитальный ремон существующей улично-дорожной сети | + | + | + | + | + | + |
| Строительство автодорог местного значения |  |  |  |  |  | + |
| Строительство тротуаров |  |  |  |  |  | + |
| Организация ограждения тротуаров | + |  | + | + |  | + |
| Организация освещения на улицах населённых пунктов |  | + | + | + | + | + |
| Организация велосипедных дорожек |  |  |  |  |  | + |
| Строительство АЗС | + | + | + | + | + | + |
| Строительство гаражей | + | + | + | + | + | + |
| Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания | + | + | + | + | + | + |
| Организация автостоянок около объектов обслуживания  | + | + | + | + | + | + |
| Создание инфраструктуры автосервиса | + | + | + | + | + | + |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них | + | + | + | + | + | + |

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

Таблица 20.

Технико-экономические показатели эффективности реализации программы

| № п/п | Показатели | Ед. изм. | Совр. сост.  | Расчетный срок |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Территория |
| 1.1 | Всего, в том числе: | га | 18 919 | 18 919 |
| земли сельскохозяйственного назначения | га /% |  2 315,5/12,2 | 2589,6/ 13,7 |
| земли населенных пунктов | га /% | 593,8/3,1 | 876,5/4,6 |
| земли лесного фонда | га /% | 15 347,5/81,1 | 15 344,7/81,1 |
| земли промышленности, транспорта, энергетики, связи  | га /% | 28,7/0,2 | 50,2/0,3 |
| земли специального назначения | га /% | 0,0 | 58,0/0,3 |
| прочие территории | га /% | 633,5/3,3 | 0,0 |
| 1.2 | Функциональные зоны: |  |  |  |
| Жилая зона | га | 215,6 | 331,7 |
| Общественно-деловая зона | га | 6,9 | 26,9 |
| Зона производственной, инженерной и транспортной инфраструктур | га | 147,8 | 236,7 |
| Зона многофункционального назначения | га | 0 | 5,4 |
| Зона рекреационного назначения | га | 2,6 |  138,2 |
| Зона специального назначения | га | 52,9 | 55,9 |
| Зона сельскохозяйственного использования | га | 2 914,8 | 2693,8 |
| Зона залесенных территорий | га | 15 347,5 | 15 344,7 |
| 2 | Транспортная инфраструктура |
| 2.1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего | км | 41,6 | 68,4 |
| в том числе: |  |  |  |
| - дороги общего пользования федерального значения | км | 0 | 3,4 |
| - главные улицы и дороги общего пользования | км | 41,6 | 65,0 |
| 2.2 | Плотность автомобильной транспортной сети | км/кв.км | 0,22 | 0,33 |

**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 неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Краснодарского края и бюджета Григорьевского сельского поселения, а также 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 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 Северского 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 21.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 21 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем средств на реализацию программы |  |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс.руб. | Источник финансирования |
| всего  | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022-2030 годы |
| Размещение дорожных знаков на улицах населённых пунктов | 2 300,00 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 1800 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Строительство участка автодороги федерального значения «Краснодар – Пшада» | 135 493,40 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 135 493,40 | ФБ, КБ |
| Строительство участка автодороги местного значения ст. Ставропольская – ст. Пятигорская – Горячий Ключ | 128 007,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 128 007,00 | МБП, КБ, ФБ |
| Строительство основных улиц в ст.Григорьевской | 446 602,20 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 446 602,20 | МБР,КБ, ФБ |
| Строительство основных улиц в ст.Ставропольской | 99 561,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 99 561,00 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Капитальный ремон существующей улично-дорожной сети | 22 100,00 | 1 700,00 | 1 800,00 | 1 800,00 | 1 950,00 | 1 950,00 | 12 900,00 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Строительство автодорог местного значения | 153 608,40 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 153 608,40 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Строительство тротуаров | 12 348,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 12 348,00 | МБП, МБР,КБ, ФБ, ВИ |
| Организация ограждения тротуаров | 760,00 | 160,00 | 0,00 | 120,00 | 120,00 | 0,00 | 360,00 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Организация освещения на улицах населённых пунктов | 7 600,00 | 0,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 6 800,00 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Организация велосипедных дорожек | 12 800,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 12 800,00 | МБП, МБР,КБ, ФБ, ВИ |
| Строительство АЗС | - | - | - | - | - | - | - | ВИ |
| Строительство гаражей | - | - | - | - | - | - | - | ВИ |
| Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания | - | - | - | - | - | - | - | ВИ |
| Организация автостоянок около объектов обслуживания  | - | - | - | - | - | - | - | ВИ |
| Создание инфраструктуры автосервиса | - | - | - | - | - | - | - | ВИ |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них | 35 162,06 | 1 800 | 1 922 | 2 061 | 2 217 | 2 375 | 24 787 | МБП, МБР,КБ, ФБ |
| Всего | 1 056 462,06 | 3 760,00 | 4 022,40 | 4 280,81 | 4 587,43 | 4 624,87 | 1 035 186,54 |   |

 \*ФБ – федеральный бюджет, КБ – краевой бюджет, МБП – местный бюджет Григорьевского сельского поселения, ВИ – внебюджетные источники.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Григорьевское сельское поселение 1 056 462,06 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 22.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Цель программы | Задачи программы | Предусмотренные мероприятия | Оценка социально-экономической эффективности |
| Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта | Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пасажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике | * Строительство участка автодороги федерального значения «Краснодар – Пшада»
* Строительство участка автодороги местного значения ст. Ставропольская – ст. Пятигорская – Горячий Ключ
 | Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек |
| Развитие 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 АЗС
* Строительство гаражей
* Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания
* Организация автостоянок около объектов обслуживания
* Создание инфраструктуры автосервиса
 | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%, обеспечение личного транспорта населения объектами хранения на 90% |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | * Строительство тротуаров
* Организация велосипедных дорожек
 | Снижение временив пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов |
| 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 | * Организация ограждения тротуаров
* Организация освещения на улицах населённых пунктов
* Размещение дорожных знаков на улицах населённых пунктов
 | Снижение вероятности ДТП на 30 % , снижение загрузки улично дорожной сети на 25%, снижение социального риска на 44% |
| 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 | * Строительство основных улиц в ст.Григорьевской
* Строительство основных улиц в ст.Ставропольской
* Капитальный ремон существующей улично-дорожной сети
* Строительство автодорог местного значения
* Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них
 | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на окружающую среду на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 % |

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

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

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

 Транспортная система Григорьевского 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 Григорьевское сельское поселение, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Предлагаемые мероприятия могут быть реализованы в рамках сложившейся системы организации работы на данном направлении. Разработчик Программы не видит оснований для институциональных преобразований в рассматриваемом периоде.