

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**УТВЕРЖДЕНА**

решением Совета Челбасского  
сельского поселения Каневского  
района от 27.10.2017 № 162

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры  
Челбасского сельского поселения Каневского района  
на 2016-2030 годы**

**ПАСПОРТ**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры Челбасского**  
**сельского поселения Каневского района на 2016-2030 годы**

<b>Наименование программы</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Челбасского сельского поселения Каневского района на 2016-2030 годы (далее – Программа)
<b>Основание для разработки программы</b>	<p>-Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;</p> <p>-Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</p> <p>-Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</p> <p>-Генеральный план Челбасского сельского поселения Каневского района Краснодарского края;</p> <p>-Устава Челбасского сельского поселения Каневского района</p>
<b>Заказчик программы</b>	<p>Администрация Челбасского сельского поселения Каневского района</p> <p>Юридический и почтовый адрес: 353715, Краснодарский край, Каневской район, станица Челбасская, улица Красная, дом 69</p>
<b>Разработчик программы</b>	<p>Администрация Челбасского сельского поселения Каневского района</p> <p>Юридический и почтовый адрес: 353715, Краснодарский край, Каневской район, станица Челбасская, улица Красная, дом 69</p>
<b>Цель программы</b>	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Челбасского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям
<b>Задачи</b>	1.Обеспечение функционирования и развития сети

<b>программы</b>	<p>автомобильных дорог общего пользования Челбасского сельского поселения;</p> <p>2.Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>3.Улучшение транспортного обслуживания населения</p>
<b>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</b>	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 59,3 км ;</li> <li>-доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 17 %;</li> <li>-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств</li> </ul>
<b>Сроки и этапы реализации Программы</b>	<p>Срок реализации Программы 2016-2030 годы, в 2 этапа:</p> <p>1 этап – с 2016 по 2020 годы</p> <p>2 этап – с 2021 по 2030 годы</p>
<b>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;</li> <li>-комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;</li> <li>-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;</li> <li>-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;</li> <li>-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;</li> <li>-создание инфраструктуры автосервиса</li> </ul>
<b>Объемы и источники финансирования Программы</b>	<p>Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2030 годов составляет 68 238.7 руб., в том числе по годам:</p> <p>2016 год – 4 952.2 тыс. рублей;</p>

2017 год – 5 242.0 тыс. рублей;  
 2018 год – 4 899.0 тыс. рублей;  
 2019 год – 5 069.0 тыс. рублей;  
 2020 год – 4 926.0 тыс. рублей;  
 2021-2030 годы – 43 150,5 тыс. рублей.

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Каневской район, бюджета Челбасского сельского поселения Каневского района и внебюджетных источников

**Ожидаемые  
результаты  
реализации  
Программы**

Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Челбасского сельского поселения Каневского района

**Система  
контроля за  
исполнением  
Программы**

Совет депутатов Челбасского сельского поселения Каневского района.

**Основные  
исполнители  
Программы**

-администрация муниципального образования Каневской район (в рамках своих полномочий);  
 -администрация Челбасского сельского поселения Каневского района (в рамках своих полномочий);  
 -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы.

## **Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **1.1. Анализ положения Челбасского сельского поселения Каневского района в структуре пространственной организации Краснодарского края**

Челбасское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Каневской район.

Площадь поселения – 282,2 кв. км. В его состав входит 2 населенных пункта: станица Челбасская (административный центр), поселок Веселый.

Общая протяженность границ Челбасского сельского поселения составляет 94,4 км.

Территория поселения на востоке граничит с Павловским районом; на юге – с Брюховецким районом; на севере – с Ленинградским районом; на северо-западе — с Каневским сельским поселением; на юго-западе – с Кубанскостепным сельским поселением Каневского района.

Система расселения на проектируемой территории исторически неразрывно связана с водными артериями. Сложившаяся планировочная структура представлена станицей Челбасская, расположенной в центре поселения на реке Средняя Челбасска и поселком Веселый, находящемся внутри участка государственного лесного фонда;

*Станица Челбасская* (7419 чел.) имеет расчлененный тип планировочной структуры, вследствие пересечения станицы рекой Средняя Челбасска. Станица разделена на 2 части: южную и северную. Основная часть населения сосредоточена в южной части населенного пункта (левый берег реки), которая представляет собой компактное образование регулярной застройки с прямоугольной сеткой улиц. Северная часть станицы (правый берег реки) имеет линейную форму и вытянута вдоль реки. Связь между южной и северной частями населенного пункта осуществляется с помощью 3 переездов, равномерно расположенных вдоль реки. Протяженность населенного пункта в направлении «запад-восток» составляет 5 км, в направлении «север-юг» 3 км. Вокруг населенного пункта радиально расположены несколько животноводческих ферм.

*Поселок Веселый* (48 чел.) расположен в 10 км восточнее ст-цы Челбасская на землях гослесфонда. Площадь освоенной территории составляет 10,98 га. Проектная численность населения составит 50 чел. Несмотря на отсутствие роста населенного пункта на расчетный срок, генеральным планом предусмотрено расширение границ в восточном направлении. Данное увеличение площади населенного пункта необходимо в целях размещения на прирезаемой территории туристического комплекса.

## 1.2. Социально-экономическая характеристика Челбасского сельского поселения Каневского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

**Численность населения** Челбасского сельского поселения на 01.01.2009 года составила 7467 человек, что составляет 7,1% от общей численности Каневского района. Площадь Плотность населения в сельском поселении составляет 26,5 чел/км<sup>2</sup>.

Характер размещения населения Челбасского сельского поселения определяется его концентрацией в ст-це Челбасской (99,3%). В пос. Веселый проживает всего 48 человек. Плотность станицы Челбасской составляет 6,7 чел/га, в пос. Веселый — 3,0 чел/га.

**Экономическая база.** Экономика Челбасского сельского поселения имеет сельскохозяйственную специализацию (более 80% населения заняты в отрасли сельского хозяйства, объем производства сельскохозяйственной продукции составляет 70% от валового муниципального продукта муниципального образования) По состоянию на конец 2009 года в Челбасском сельском поселении функционируют 54 предприятия, в том числе: в промышленности – 4, в сельском хозяйстве – 21, в розничной торговле и общественном питании – 9, прочих – 4. Наиболее значимыми для района и поселения являются ОАО «Племзавод «Воля», ПАО «Родина», ООО «ШАР», ОАО «Каневская райгаз. Челбасский эксплуатационный участок».

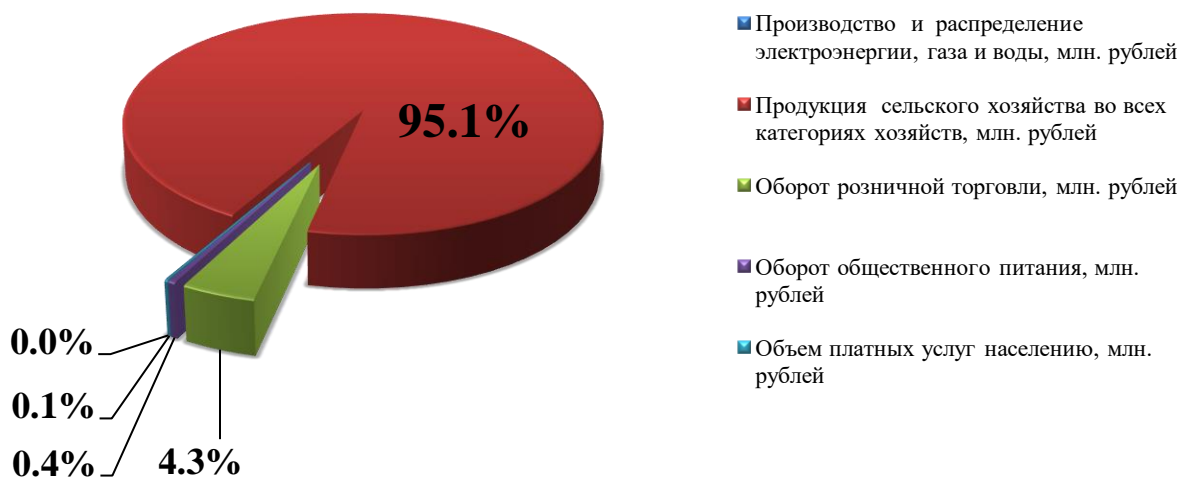
**Отраслевая структура экономики.** Наибольшую долю в структуре базовых отраслей экономики Челбасского сельского поселения занимают сельское хозяйство и розничная торговля.

Таблица 1

Структура базовых отраслей экономики.

Показатель, единица измерения	2016 год	Доля, %
Добыча полезных ископаемых, млн. рублей	0,00	0,0%
Обрабатывающие производства, млн. рублей	0,00	0,0%
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды, млн. рублей	0,178	0,0%
Продукция сельского хозяйства во всех категориях хозяйств, млн. рублей	912,3	95,1%
Объем услуг транспорта, млн. рублей	0,00	0,0%
Объем услуг, оказанных предприятиями связи, млн. рублей	0,00	0,0%
Оборот розничной торговли, млн. рублей	41,022	4,3%
Оборот общественного питания, млн. рублей	4,141	0,4%
Объем платных услуг населению, млн. рублей	1,315	0,1%
<b>ВСЕГО, млн. рублей</b>	<b>958,956</b>	<b>100,0%</b>

## Структура базовых отраслей экономики



Наибольший удельный вес в структуре экономики занимает сельское хозяйство. В поселении работает 2 крупных сельхозпредприятия ОАО «Племзавод «Воля», ПАО «Родина», ООО «ШАР», 25 крестьянско-фермерских хозяйств. Доля личных подсобных хозяйств в производимой поселением сельскохозяйственной продукции составляет 23,2%.

ОАО «Племзавод «Воля» организовано в 1992 году на базе колхоза имени Свердлова. Первоначальное название АСО «Воля» переименовано в связи с отнесением хозяйства к категории племенных заводов (Москва, Приказ № 172 от 18 июня 1996 года). В настоящее время ОАО «Племзавод «Воля» представляет собой высокорентабельное предприятие по производству и переработке сельскохозяйственной продукции. Численность работников на предприятии составляет 950 человек.

Одним из основных направлений деятельности хозяйства является растениеводство. В обработке находится пашни 10072 га. Основное направление в растениеводстве - производство зерна. Зерновые культуры занимают 50% всей пашни.

Урожайность зерновых составляет - 58,4 ц\га, валовой сбор зерновых - 279035 ц, в том числе озимая пшеница – урожайность - 62,6 ц\г, валовой сбор – 236706 ц.

Поголовье скота и птицы характеризуется следующими показателями:

Наличие крупного рогатого скота-4300 голов, из них 1280 — дойное стадо и 3020-молодняк. Скот-чистопородный, племенной черно —пестрой породы. Валовое производство молока-7860 тонн, надой на 1 фуражную корову составляет 6140 кг, производство мяса-1500 тонн.

Кроме того, в хозяйстве имеется:

– консервный цех-производство консервной продукции, в основном плодоовощной, объём производства до 5 млн. условных банок, и система складов для хранения продукции и тары;

– мельница с современным компьютерным оборудованием, производство муки-50 т\сут.;

– пекарня-выпечка хлеба для обеспечения столовых и отоваривания работников и пенсионеров хозяйства по талонам, производство хлеба до 600 тыс. т., макаронных изделий—40-50 тонн.

Вся продукция сертифицирована и соответствует государственным стандартам. ОАО «Племзавод «Воля» входит в число 300 лучших хозяйств России. Предприятием выпускается соки (яблочные, яблочно-морковные, яблочно-абюркосовые, яблочно-вишневые, томатные), томаты в собственном соку, томатные пасты, арбузы консервные, свекла гарнирная, икра из кабачков, соус по-грузински, жир свиной.

Общая площадь ПАО «Родина» составляет 9970 га, из них на пашню приходится 8893 га (89%). Численность сотрудников предприятия составляет 350 человек.

В структуре производимой сельскохозяйственной продукции в Каневском районе (в стоимостном выражении) на долю ОАО «Племзавод «Воля» приходится 6%, на ПАО «Родина» — 4%.

### **Перспективы экономического развития.**

Инвестиционный компонент развития непосредственно связан с основными целями генерального плана и увязывает территориальное планирование с комплексным социально-экономическим развитием. Реализуется как система действий и решений генерального плана, определяющих его инвестиционный характер и рассчитанная на привлечение ограниченного объема бюджетных средств, включая при этом в инвестиционные схемы взаимодействие негосударственных и государственных источников, в том числе на кредитной основе.

Перспективы развития Челбасского сельского поселения, его инвестиционная привлекательность могут и должны быть реализованы за счет рациональной инвестиционной политики, включающей специальные методы формирования проектов развития инфраструктуры и обеспечения быстроокупаемых инвестиционных проектов.

С этой целью определены и представлены конкурентные преимущества планируемой территории, выявлены зоны первоочередного освоения, учитывающие особенности и интересы территорий, потенциального застройщика (инвестора) и создающие узловые точки развития – инвестиционные зоны, площадки и участки высокой привлекательности.

Пространственно увязанная компоновка предлагаемых участков под инвестиционные площадки и проекты, предложенные в данном проекте, обеспечивают увеличение эффективности каждого из них, при условии развития единой системы инженерно-технической и транспортной инфраструктуры.

Для устойчивого развития экономики генеральным планом рекомендуется проведение комплекса мероприятий к 2015 году по снятию инфраструктурных ограничений и решению имеющихся проблем в сфере инженерного оборудования, а также развитие инженерной, социальной,



производственной инфраструктуры с учетом прироста населения до 9,5 тыс. человек.

В целях обеспечения устойчивого развития экономики сельского поселения генеральным планом определены приоритеты и перспективные направления экономического развития территории:

1) снятие инфраструктурных ограничений (совершенствование транспортных связей, обеспечение необходимых объемов энерго-, водо- и газообеспечения для реализации инвестиционных проектов и функционирования экономики поселения с учетом роста численности населения и производственных мощностей на расчетный срок);

2) строительство необходимого минимума в объектах обслуживания в целях создания на территории поселения условий благоприятного проживания, формирования положительного имиджа, повышения инвестиционной привлекательности и привлекательности муниципального образования, а также создания устойчивого миграционного прироста;

3) развитие агропромышленного комплекса: интенсивное развитие растениеводства и животноводства (повышение урожайности зерновых культур, развитие овощеводства и плодоводства, увеличение поголовья скота и продуктивности животноводства), развитие рыбохозяйственного комплекса, создание новых производств по переработке сельскохозяйственной продукции, производимой в Каневском районе и муниципальных образованиях Северной экономической зоны Краснодарского края (в том числе предприятий мясо-молочной, масложировой, мукомольной, макаронной, рыбной промышленности); создание условий для развития товарных личных подсобных хозяйств, организация стационарных пунктов по приему сельскохозяйственной продукции от населения;

Генеральным планом предусмотрены земельные участки под размещение на них производственных объектов, предлагаемые к разработке согласно приоритетам экономического развития.

В качестве реализации перспективных направлений экономического развития генеральным планом Челбасского сельского поселения предусмотрена возможность проведения следующих мероприятий на проектируемой территории:

- 1) в сфере инженерной и транспортной инфраструктуры:
  - строительство объездной автодороги ст. Челбасская;
  - строительство очистных сооружений в населенных пунктах;
- 2) в сфере производственной инфраструктуры:
  - реконструкция ряда животноводческих комплексов;
  - строительство предприятий пищевой перерабатывающей промышленности;
  - создание прудов рыбохозяйственного назначения;
  - строительство объектов придорожного сервиса, в том числе АЗС и АГЗС;
  - развитие производств обслуживающих газовое хозяйство;
  - развитие транспортных предприятий;
  - активизация малого бизнеса;

- 3) в сфере развития туризма — размещение в летнее время вдоль реки Средние Челбасы и пос. Веселый временных объектов отдыха;
- 4) в сфере социальной и коммунальной инфраструктуры:
  - организация строительства общественных центров с размещением предприятий розничной торговли, общественного питания, коммунального обслуживания, зрелищно-развлекательных учреждений;
  - строительство учреждений социальной и коммунально-бытовой инфраструктуры;

Генеральным планом предусмотрены соответствующие территории и земельные участки под строительство указанных объектов.

Более подробно характеристика предложенных мероприятий рассмотрены в разделах «Развитие социальной инфраструктуры», «Зона производственной, инженерной и транспортной инфраструктур». Реализация комплекса этих мероприятий обеспечит достижение сельским поселением высокой занятости населения, создаст условия для усиления устойчивой экономической, налогооблагаемой и доходной базы муниципалитета, обеспечит высокий уровень доходов и благосостояния жителей населения, а также развитие сферы предпринимательства и малого бизнеса.

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

Челбасское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Каневской район.

Площадь поселения – 282,2 кв. км. В его состав входит 2 населенных пункта: станица Челбасская (административный центр), поселок Веселый.

Общая протяженность границ Челбасского сельского поселения составляет 94,4 км.

Территория поселения на востоке граничит с Павловским районом; на юге – с Брюховецким районом; на севере – с Ленинградским районом; на северо-западе — с Каневским сельским поселением; на юго-западе – с Кубанскостепным сельским поселением Каневского района.

Система расселения на проектируемой территории исторически неразрывно связана с водными артериями. Сложившаяся планировочная структура представлена станицей Челбасская, расположенной в центре поселения на реке Средняя Челбаска и поселком Веселый, находящемся внутри участка государственного лесного фонда;

*Станица Челбасская* (7419 чел.) имеет расчлененный тип планировочной структуры, вследствие пересечения станицы рекой Средняя Челбаска. Станица разделена на 2 части: южную и северную. Основная часть населения сосредоточена в южной части населенного пункта (левый берег реки), которая представляет собой компактное образование регулярной застройки с прямоугольной сеткой улиц. Северная часть станицы (правый берег реки) имеет линейную форму и вытянута вдоль реки. Связь между южной и северной

частями населенного пункта осуществляется с помощью 3 переездов, равномерно расположенных вдоль реки. Протяженность населенного пункта в направлении «запад-восток» составляет 5 км, в направлении «север-юг» 3 км. Вокруг населенного пункта радиально расположены несколько животноводческих ферм.

*Поселок Веселый* (48 чел.) расположен в 10 км восточнее ст-цы Челбасская на землях гослесфонда. Площадь освоенной территории составляет 10,98 га. Проектная численность населения составит 50 чел. Несмотря на отсутствие роста населенного пункта на расчетный срок, генеральным планом предусмотрено расширение границ в восточном направлении. Данное увеличение площади населенного пункта необходимо в целях размещения на прирезаемой территории туристического комплекса.

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

Существующая сеть автомобильных дорог Челбасского сельского поселения обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями и с краевым центром – г. Краснодаром, а также между населенными пунктами Каневского района и производственными предприятиями.

Челбасское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Каневский район.

Территория планируемого поселения имеет развитую систему транспортных связей. С запада на восток через станицу Челбасская проходит автомобильная дорога регионального значения «Каневская-Березанская», в северо-восточном направлении от северной границы станицы Челбасской отходит региональная автодорога «Челбасская - Крыловская - Ленинградская».

Сложившаяся планировочная структура территории представлена отдельно расположенными, в большей части тяготеющими к водным артериям и местам приложения труда, двумя населенными пунктами: станица Челбасская и поселок Веселый.

В Челбасском поселении автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (100% с твердым покрытием) находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и представлены следующим образом:

Таблица 2

№ п/п	Наименование дороги	Протяжен ность, км	Техниче ская категор ия	Привязка		Мосты	
				начало, км+	конец, км+	кол- во	п.м
1.	ст-ца Челбасская – ст-ца Крыловская – ст-ца Ленинградская	1,270	III	0+030	1+300		
2.	ст-ца Каневская – ст-ца Березанская	42,775	III	0+125	42+900		

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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.

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Челбасского сельского поселения отсутствуют.

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

### **1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

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

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

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

### **1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Челбасского сельского поселения.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Челбасского сельского поселения Каневского района**

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

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- малая пропускная способность существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;
- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса, в том числе станций технического обслуживания.

Генеральным планом предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Челбасском сельском поселении – 112,5 км, из них 60 км с твердым покрытием.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 23-26 м, второстепенных – 16-18 м.

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

- реконструкция существующих улиц и дорог общего пользования, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- организация безопасных пешеходных переходов и переездов в условиях прохождения железной дороги по населенному пункту;
- организация центров придорожного сервиса вдоль региональных автодорог;
- строительство участка автомобильной дороги южного обхода станицы Челбасской региональной автодороги, удовлетворяющей современным норм

### **1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Челбасского сельского поселения Каневского района**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Челбасского сельского поселения Каневского района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Краснодарского края и муниципальных программ муниципального образования Каневской район, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Челбасского сельского поселения Каневского района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

### **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

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

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

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

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:



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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Светлогорского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Челбасского сельского поселения от 6 октября 2013 года № 159 «О создании муниципального дорожного фонда Челбасского сельского поселения Каневского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Челбасского сельского поселения Каневского района».

## Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Челбасского сельского поселения Каневского района

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

**Современное состояние.** Численность постоянного населения Челбасского сельского поселения на 01.01.2009 года составила 7467 человек, что составляет 7,1% от общей численности Каневского района. Площадь Плотность населения в сельском поселении составляет 26,5 чел/км<sup>2</sup>.

Таблица 3

Характеристика населенных пунктов, входящих в состав  
Челбасского сельского поселения

п/п	Наименование населенного пункта	Площадь земель в границах, га	Численность населения, чел.	Плотность населения, чел/га
1	станция Челбасская	1102,5	7419	6,7
2	поселок Веселый	16,2	48	3,0
<b>Всего</b>		<b>1118,7</b>	<b>7467</b>	<b>6,7</b>

Характер размещения населения Челбасского сельского поселения определяется его концентрацией в ст-це Челбасской (99,3%). В пос. Веселый проживает всего 48 человек. Плотность станции Челбасской составляет 6,7 чел/га, в пос. Веселый — 3,0 чел/га.

Демографическая ситуация в Челбасском сельском поселении повторяет краевые проблемы и обстановку большинства регионов. Характер рождаемости определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка), в результате чего средний размер домохозяйства в поселении составляет 2,9 человек.

Значительных изменений в численности населения в период 2000-2010 годы не наблюдается, она сохраняется на уровне 7,4 – 7,5 тыс. человек. Смертность населения Челбасского сельского поселения составляет 16 чел. на 1000 населения, рождаемость — 9-13 чел. на 1000 населения.

Наряду с процессами естественного воспроизводства населения большую роль в формировании демографического потенциала поселения играет механическое движение населения (миграция). Поскольку в поселении наблюдается естественная убыль населения, то сохранение численности населения происходит за счет миграционного прироста.

Демографический прогноз — важнейшая составляющая градостроительного проектирования, на основе которой определяются

проектные параметры отраслевого хозяйственного комплекса, комплекса общественных услуг, жилищного строительства, регионального рынка труда.

Настоящим проектом при определении прогнозной численности населения Челбасского сельского поселения учитывались:

- положения «Концепции демографического развития Российской Федерации на период до 2015 года», где в качестве основных приоритетов региональной демографической политики выделены – повышение рождаемости и укрепление семьи, снижение смертности и рост продолжительности жизни, оптимизация миграционных процессов;
- прогноз перспективной численности населения, проведенный в схеме градостроительного развития населенных пунктов Каневского района;

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

Прогноз численности населения муниципального образования Челбасское сельское поселение произведен по следующим проектным этапам:

- I очередь – ориентировочно до 2015 год;
- расчетный срок – ориентировочно до 2030 года.

В качестве базового года для прогнозных расчетов принят 2009 год.

Расчет прогнозной численности населения учитывает особенности развития территории, как района, так и поселения, а именно:

- Челбасское сельское поселение в системе района по своему географическому положению является периферийным, удалено от железнодорожных и автомобильных транспортных магистралей;
- экономика Челбасского сельского поселения имеет сельскохозяйственную специализацию (более 80% населения заняты в отрасли сельского хозяйства, объем производства сельскохозяйственной продукции составляет 70% от валового муниципального продукта муниципального образования);

Генеральным планом Челбасского сельского поселения предлагается развитие всех населенных пунктов.

В целом, прогнозная численность Челбасского сельского поселения на расчетный срок до 2030 года составит 31,895 тыс. человек (увеличение на 21,4%).

Таблица 4

Прогнозная оценка численности населения  
на расчетный срок генерального плана до 2030 года

пп	Наименование населенного пункта	Существующее положение, тыс. чел	Проект. на расчетный срок, тыс. чел
1	станция Челбасская	7419	9500
2	поселок Веселый	48	50
	<b>ВСЕГО</b>	<b>7467</b>	<b>9550</b>

**Анализ трудового потенциала.** Численность работающего населения в поселении – 3053 чел, что составляет 41,2 % от общей численности населения.

Таблица 5

*Структура занятости населения Челбасского сельского поселения, чел. \**

Общий уровень безработицы, %	на учете безработные граждане, состоящие Незанятое население, в том числе	Занятое население в трудоспособном возрасте											
		в том числе											
		Занято всего	экономика Работающие в	продукцию реализующие Занято в ЛПХ,	пределами района Работающие за	Студенты	В армии	лица, занятые по уходу за инвалидами и престарелыми	пенсионеры-льготники Неработающие				
0,7	25	1875	36	12	320	25	2088	820		4380	Количество жителей, чел.	7419	Численность групп, чел.

*\*По информации предоставленной администрацией Челбасского сельского поселения*

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

Прогноз численности населения произведен по следующим проектным этапам:

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

В качестве базового года для прогнозных расчетов принят 2010 год.

При выполнении прогноза численности населения проектом использованы следующие материалы:

- данные по Всероссийской переписи населения 2002 года (статистический сборник «Итоги Всероссийской переписи населения 2002 года по Краснодарскому краю»);
- сведения о численности населения, естественном и механическом движении населения по Каневскому району (статистические сборники «Районы и города Краснодарского края » с 2002 г. по 2010 г.).

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.

Основными показателями в прогнозе являются существующая и прогнозная численность населения Челбасского сельского поселения.

Существующая численность поселения принята согласно официальной статистической информации Краснодарского края «Сельские населенные пункты в Краснодарского края на 1 января 2010 года».

Прогноз численности населения проведен с учетом заложенных тенденций в схеме территориального планирования Каневского 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 территории, комфортность природной среды и т. д.

В прогнозе численности населения заложены следующие тенденции на перспективу, обусловленные проведением в Краснодарском крае и непосредственно в Каневском 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, активизация трудовой иммиграции (преимущественно в период 2015-2025 гг.).

Основываясь на обозначенных тенденциях и факторах, с учетом сложившейся динамики численности населения, были рассчитаны показатели естественного и миграционного движения населения на расчетный срок до 2030 года, в том числе прогнозируется:

- увеличением суммарного коэффициента рождаемости с 1,88 до 2,24 рождений на 1 женщину репродуктивного возраста;
- увеличение средней продолжительности жизни с 69,1 до 71,7 человек;
- сохранение уровня рождаемости на отметке 13,5 – 14,5 человек на 1000 населения;
- снижение смертности с 16,5 до 12,7 человек на 1000 населения;
- увеличение миграционного прироста с 6,2 до 14,5 человек на 1000 населения.

На основе сложившейся ситуации и заложенных тенденций демографической и миграционной активности, с помощью метода «передвижки возрастов» были определены половозрастные изменения в структуре населения на перспективу, в результате которых была получена проектная возрастная структура населения на расчетный срок до 2030 года.

Прогнозируемое изменение половозрастной структуры (ПВС) поселения с 2010 по 2030 годы характеризуются:

- увеличением доли населения моложе трудоспособного возраста на 1,7%;

- увеличением доли населения трудоспособного возраста на 1,4%;
- уменьшением доли населения старше трудоспособного возраста на 3,1%.

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

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

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

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

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

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

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

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

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество

транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Таблица 6

### Прогноз транспортного спроса сельского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измере- ния	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021- 2030
1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения									
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	Воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	Водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	Железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	Автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
3. Прогноз развития дорожной сети поселения									
3.1	Протяженность дорожной сети	км	96	96	96	96	96	96	96
4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									
4.1	Индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	300	300	320	325	330	342	350
4.2	Общественный транспорт	авт.	1	1	1	1	1	1	2
5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения									
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0	0

### 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Челбасского 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.

#### **2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

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

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

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

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

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

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».



### Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчёт- ная скорость движе- ния км/ч	Ширина полосы движе- ния, м	Число полос движе- ния	Ширина пешеход- ной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25
Улица в жилой застройке основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0
Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

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

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

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

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в

соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Светлогорского сельского поселения:

Таблица 8

**Основные показатели улично-дорожной сети Челбасского сельского поселения**

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт	Км	56.3	56.3	56.3
2	Гравий	Км	3	3	3
3	Гунт	Км	36.7	36.7	36.7

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

На территории Челбасского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 9500 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство.

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

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

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

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

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий,

причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

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

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

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

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

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

*Загрязнение атмосферы.* Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* В Челбасском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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

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

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

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- организация безопасных пешеходных переходов;
- строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;

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

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- малая пропускная способность существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;
- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса, в том числе станций технического обслуживания.

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

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

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

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

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Челбасского сельского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов

автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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 скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

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

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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



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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

#### **4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

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

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

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

на расчётный срок (2030г.):

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Каневского района и Краснодарского края;

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

- строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. 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 сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Каневской района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2017 гг;

- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2016-2030 гг;

- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2016-2030 гг;

- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2016-2030 гг;

- создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Каневской район, бюджета Челбасского сельского поселения Каневского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2030 годов составляет 68 238.7 руб., в том числе по годам:

2016 год – 4 952.1 тыс. рублей;

2017 год – 5 242.0 тыс. рублей;

2018 год – 4 899.0 тыс. рублей;

2019 год – 5 069.0 тыс. рублей;

2020 год – 4 926.0 тыс. рублей;

2021-2030 годы – 43 150.5 тыс. рублей. На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

-

Таблица 9

## Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Ста- тус	Годы реализа- ции	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредст- венный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	район- ный бюд- жет	местный бюджет	внебюд- жетные источ- ники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Челбасского сельского поселения Каневского района на 2016-2030 годы									
1	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Челбасского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям									
1.1	Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Челбасского сельского поселения									
1.1.1	-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;		2016						инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов	Администра-ция Челбасского сельского поселения
			2017	50,0			50,0			
			2018	50,0			50,0			
			2019	50,0			50,0			
			2020	50,0			50,0			
			2021-2030	200,0			200,0			

Таблица 9

## Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Ста- тус	Годы реализа- ции	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредст- венный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	район- ный бюд- жет	местный бюджет	внебюд- жетные источ- ники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
									необходимой реконструкции или            нового строительства;	
			Всего	400,0			400,0			
1.1.2	-разработка                проекта организации            дорожного движения;		2016						-разработка проекта организации дорожного движения;	Администра-ция Челбасского сельского поселения
			2017	50,0			50,0			
			2018	50,0			50,0			
			2019	100,0			100,0			
			2020	50,0			50,0			
			2021-2030	200,0			200,0			
			Всего	450,0			400,0			
1.1.3	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров		2016						подготовка проектно- сметной документации и проведение	Администра-ция Челбасского сельского поселения
			2017							
			2018							
			2019							
			2020							

Таблица 9

## Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Ста- тус	Годы реализа- ции	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредст- венный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	район- ный бюд- жет	местный бюджет	внебюд- жетные источ- ники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			2021-2030	10000,0			10000,0		гос. экспертизы, строительство тротуара	
			Всего	10000,0			10000,0			
1.1.4.	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно- изыскательные работы		2016	4952.2			4952.2		автомобиль- ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам	Администра-ция Челбасского сельского поселения
			2017	5242.0			5242.0			
			2018	4899.0			4899.0			
			2019	5069.0			5069.0			
			2020	4926.0			4926.0			
			2021-2030	43150.5			43150.5			
			Всего	68 238.7			68 238.7			
1.2	Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях									
1.2.1	Размещение дорожных знаков и указателей на		2016	0,0			0,0		снижение дорожно-	Администра-ция Челбасского
			2017	70,0			70,0			

Таблица 9

## Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Ста- тус	Годы реализа- ции	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредст- венный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	район- ный бюд- жет	местный бюджет	внебюд- жетные источ- ники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	улицах населенных пунктов		2018	50,0			50,0		транспортных происшествий	сельского поселения
			2019	50,0			50,0			
			2020	50,0			50,0			
			2021-2030	300,00			300,00			
			Всего	520,0			520,0			
1.3	Задача: улучшение транспортного обслуживания населения									
1.3.1	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта		2016						создание комфортных условий для граждан	Администра-ция Челбасского сельского поселения
			2017	200,0			200,0			
			2018	200,0			200,0			
			2019	200,0			200,0			
			2020	200,0			200,0			
			2021-2030	2000,0			2000,0			
			Всего	2800,0			2800,0			

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:



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

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

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

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Челбасского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Челбасского сельского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Челбасского сельского поселения на период 2016-2030 годов приведены в таблице 10.

Таблица 10.

#### Территория Челбасского сельского поселения

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	этапы реализации	
			1 очередь	расчетный срок
Транспортная инфраструктура				
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	1,0	6,0
2	Станция технического обслуживания	ед.	1	0
3	Автомойка	ед.	1	1

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных

дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 11

№ п/п	Показатели	Едини- ца измере- ния	2016	2017	2018	2019	2020	2021- 2030
1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.	6,7	1,3	0,7	0,7	0,7	7,0
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%.	-	-	-	-	-	-
3)	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Челбасского сельского поселения представлены в таблице 12.

Таблица 12

### Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчет- ный срок
<b>Население</b>				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	7467	9500
<b>Транспортная инфраструктура</b>				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчет- ный срок
	-железная дорога	км двойного пути	-	-
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	96	96
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	59.3	59.3
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	200	200
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	1	1

**Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Челбасского сельского поселения Каневского района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

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

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

-правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов

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

-организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

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

Глава Челбасского сельского поселения  
Каневского района

А.В. Козлов