

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 25.12..2015 № 1440
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К ПРОГРАММАМ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЙ, ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ»**

**Муниципальная программа
«Комплексное развитие транспортной
инфраструктуры на территории муниципального
образования Соколовское сельское поселение
Гулькевичского муниципального района
Краснодарского края на 2016-2030 годы»**

Город Ростов-на-Дону

2016 год

Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Соколовское сельское поселение Гулькевичского муниципального района Краснодарского края на 2016-2030 годы»

Разработчик: ООО «Технологии Сколково»

Директор Н.В. Гуназа _____

М.П.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ПАСПОРТ
2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ
4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА
5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО – ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)
6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

1. ПАСПОРТ

Наименование программы	Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Соколовское сельское поселение Гулькевичского муниципального района Краснодарского края на 2016-2030 годы» (далее - Программа)
Основания для разработки программы	Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Разработчик программы, его местонахождение	ООО «Технологии Сколково» Россия, Город Ростов-на-Дону, улица 339-ой Стрелковой Дивизии, 21/1 www.rostpromproject.com
Наименование Заказчика, его местонахождение	Администрация Соколовского сельского поселения Гулькевичского района Краснодарского края Россия, 352171, КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ, ГУЛЬКЕВИЧСКИЙ РАЙОН, С СОКОЛОВСКОЕ, УЛ СОВЕТСКАЯ, Д 2
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 конкурентоспособности транспортной системы Соколовского СП и реализация транзитного потенциала; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте
Задачи программы	<p>а) Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории поселения;</p> <p>б) Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</p> <p>в) Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения;</p> <p>г) Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;</p> <p>д) Условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>

Администрация Соколовского сельского поселения

Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры	Целевые показатели (индикаторы): расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования и сети общественного пассажирского транспорта в населенных пунктах (на 1 кв. км территории): плотность улично-дорожной сети - 6 км/кв. км; плотность опорной улично-дорожной сети - 0,5 км/кв. км; плотность магистральной сети - 2,5 км/кв. км.			
	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования до 2030 года составит 69,0 га.			
	Расчетный объем грузовых перевозок, тыс. т нетто, в месяц "пик" свыше 10.			
	Дальность пешеходных подходов, не более 0,25 км.			
	Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Ед. изм.	Кол-во
	село Соколовское	Общая протяженность / общая площадь покрытия	км / м2	30,0/179150
		в том числе по категориям:		
		улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2	11,4 / 68250
		улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) –	км / м2	8,6/51700
		проезды (асфальтобетонное) –	км / м2	7,5 / 44700
проезды (неукрепленные каменные материалы) –		км / м2	2,3 / 13850	
проезды (грунтовое) –	км / м2	0,2 / 650		
хутор Алексеевский	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	7,0 / 43810	
	в том числе по категориям:			
	улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2	2,0 / 12350	
	улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное)	км / м2	1,9 / 12950	
	проезды (асфальтобетонное) –	км / м2	0,1 / 510	
	проезды (неукрепленные каменные материалы) –	км / м2	3,0 / 18000	
хутор Машевский	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	5,3/31540	
	в том числе по категориям:	км / м2	3,0 / 17910	
	улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2	1,4 / 8430	
	улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное)	км / м2	0,9 / 5200	

Администрация Соколовского сельского поселения

			проезды (асфальтобетонное) –			
	хутор Новопавловский		Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2		7,2 / 44110
			в том числе по категориям:			
			поселковые дороги (асфальтобетонное) –	км / м2		1,3 / 7550
			улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2		4,0/24500
			улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) –	км / м2		0,9 / 5610
			проезды (асфальтобетонное) –	км / м2		0,7 / 4700
			проезды (неукрепленные каменные материалы) –	км / м2		0,3 / 1750
	хутор Петровский		Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2		4,2/24680
			в том числе по категориям:			
			улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2		1,3 / 7580
			улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное)	км / м2		1,7 / 10100
			проезды (асфальтобетонное) –	км / м2		1,2 / 7000
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	По состоянию на 01.06.2016 года на территории Соколовского сельского поселения мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры согласовываются с мероприятиями Генерального плана Соколовского СП. В случае необходимости возможно внесение корректировки в указанную Программу.					
Сроки и этапы реализации программы	2016-2030 годы: 1-й этап 2016-2025 года, 2-й этап – 2025-2030 года					
Объемы и источники финансирования	1.Бюджет Гулькевичского муниципального района; краевой бюджет, федеральный бюджет, бюджет сельского поселения, внебюджетные источники. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2016-2030 годов, будут уточнены при формировании проектов бюджета сельского поселения с учетом изменения ассигнований из бюджетов Гулькевичского муниципального района и бюджета Краснодарского края.					

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Одно из важнейших проявлений и последствий глобализации - ломка политического пространства мира. Национальные государства перестают быть единственной суверенной формой строения пространства. Они передают часть властных полномочий глобальным структурам власти «вверх», а также своим политическим регионам и трансграничным территориям «вниз». Межгосударственная и глобальная конкуренция ужесточается. Постиндустриальные страны и их объединения (ЕС, НАТО, ОБСЕ, НАФТА) наращивают политическую интеграцию и успешно преодолевают центробежные тенденции.

Россия только в пределах Краснодарского края имеет единственный выход к Черному морю на протяжении свыше 400 км от Тамани до Адлера. Кубань может быть ярким примером «точки-ворот», геополитического «ключа» (keupoint).

Напротив, страны «третьего мира» и Россия сталкиваются с усилением территориальной «рыхлости», а в крайних формах - и сепаратизма. С особой остротой задача сохранения политической субъектности стоит перед странами, неоднородными по своей цивилизационной идентичности, в т. ч. перед Россией. 1990-е годы памяты для нашей страны утратой долгосрочной стратегии и приоритетов геополитики, сокращением сфер влияния, дроблением внутреннего пространства.

Качественно иное состояние политического пространства, в т. ч. на уровне субъектов Российской Федерации, требует создать новые отрасли знания. Речь идет о «внутренней геополитике». Она осмысливает модели строения пространства отдельных стран, выявляет факторы положения субгосударственных регионов и местных сообществ, предлагает меры по управлению территориальным развитием. В данной работе преследуется цель определить конфликтогенные факторы геополитической ситуации в Краснодарском крае и дать оценку индикаторов развития региона. На наш взгляд, ключевое понятие для осмысления территориально неоднородных политических систем - «многосоставное общество» (plural society). Для него характерен устойчивый

долгосрочные расколы на обособленные сегменты, т. н. «социокультурные расколы» (cleavages) - между городом и деревней, центром и периферией, по уровню образования, по партийным ориентациям жителей и т. д. Расколы возникают и закрепляются в долгосрочном развитии, носят историко-культурный характер. В условиях возросшего традиционализма многих российских регионов, в т. ч. Кубани, роль цивилизационных факторов в геополитических процессах повышается. В особенности надо выделить такие факторы, как историческая и этническая, религиозная и региональная идентичности.

Поскольку Кубань на протяжении веков была контактной зоной цивилизаций, а также пограничной территорией, особую значимость в ее изучении приобретают «теории среднего уровня», объясняющие историческую динамику пространства. Таковы эволюционная модель расширения ядер территории, а также теория диффузии политических новшеств.

Перейдем к прикладному анализу факторов геополитического положения Кубани. Любой регион с точки зрения политической географии состоит из объектов 3 типов: площади, линейных объектов (границ и точечных объектов (населенных пунктов)).

Краснодарский край занимает территорию 76,0 тыс. кв. км (0,4 % территории России, т. е. 45-е место из 89 регионов страны). Население края по Всероссийской переписи 2002 года - 5124,4 тыс. чел. (3,5% и 3-е место). Плотность населения - 67,4 чел./кв. км, отстает лишь от столичных городов и Ингушетии. Уровень урбанизации - 53,4% довольно низок по российским меркам. С точки зрения коммуникативного подхода Кубань - высокоинтегрированный регион с центральным расположением культурного ядра - города Краснодара. Его равномерно окружают «пояса общения» в пределах досягаемости: за 1 час. автомобильной езды (90 км), от 1 до 2 час. (90-180 км), свыше 2 час. (более 180 км). Основной барьер общения - Большой Кавказский хребет по оси с северо-запада на юго-восток. Внутри Краснодарского края анклавно расположена Республика Адыгея (территория 7,6 тыс. кв. км, население 447,0 тыс. чел.). Она до осени 1990 года была частью края в качестве Адыгейской автономной области, неразрывно экономически и социокультурно связана с краем и сейчас. Между обоими субъектами федерации сложились добрососедские устойчивые отношения.

Краснодарский край имеет общую протяженность с запада на восток 380 км, с севера на юг - 370 км. Общая протяженность его границ - 1540 км, из них 800 - сухопутных (в т. ч. 76 км - межгосударственных с Грузией на абхазском участке) и 740 км - морских (с Украиной по Азовскому морю и Керченскому проливу, а также по Черному морю - со странами бассейна). Россия только в пределах Краснодарского края имеет

единственный выход к Черному морю на протяжении свыше 400 км от Тамани до Адлера. Кубань может быть ярким примером «точки-ворот», геополитического «ключа» (keupoint). Она размещена вдоль границ геостратегических сфер влияния РФ и НАТО; она невелика по размерам и имеет широкий доступ к внешнеполитическому пространству. Кубань - самобытный культурно-исторический регион с особым этническим, религиозным, социо-политическим обликом. Кубань достаточно богата природными ресурсами и чаще играла в истории роль «переднего края» России, чем торговых и культурных ворот из внешнего мира в страну.

Границы Краснодарского края по свойствам на юге и западе природные (проходят по естественным рубежам - морям, горным хребтам). Экономический характер имеют северные и восточные границы. По своей истории это границы «наложенные» и постадминистративные. По функциям - контактные с Ростовской областью и Ставропольским краем, фильтрующие - с Карачаево-Черкессией, Абхазией, Украиной. Этническая контрастность границ выражена только на абхазском участке, т. к. в Адыгее 67,9% населения - русские. Приграничные Урупский, Зеленчукский, Черкесский районы Карачаево-Черкесии до недавнего времени имели в основном русское население, а в 1992 году пытались перейти из состава автономной республики в состав Краснодарского края. Пограничное положение Кубани серьезно влияет на региональную культуру, способствует закреплению «психологии фронта» и множественной идентичности.

Край относится к числу агропромышленных регионов - «ворот» России во внешний мир. Кубань обеспечивает 1,2% объема промышленной продукции РФ и 5,7% сельскохозяйственной продукции; 4,3% платных услуг населению от общероссийского объема. При этом краевой ВРП составляет 2,6% российского, а экономически активное население - 3,3%. Соотношение стоимости промышленности и сельского хозяйства друг к другу составило 59,5 : 40,5%.

Динамика макроэкономических показателей края в постсоветский период отчетливо делится на два периода: спад 1990-х годов и современный подъем. По многим показателям Кубань близка к предельно-критическим значениям. Общероссийский экономический подъем проявился на Кубани своеобразно. Географические преимущества края - развитая транспортная сеть, достаточно мощные порты, емкий потребительский рынок, высокая стоимость плодородной земли вызвали опережающий рост третичного сектора: отраслей туризма, связи, транспорта, а также энергетики и строительства.

Благодаря геополитической стабильности Кубань сделала резкий рывок в развитии внешнеэкономических связей. В 2003 году край признан самым инвестиционным

привлекательным из регионов РФ, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга. Край выделяется на карте Европейской России опережающим ростом иностранных инвестиций. Если все инвестиции в основной капитал составляют в крае 4,5% от российской стоимости, то все иностранные инвестиции - 8,9%, а прямые иностранные инвестиции - 21,8%. По всей России только 40,2% иностранных инвестиций - прямые, а в Краснодарском крае - 97,9%. Растет и вовлеченность Кубани во внешнюю торговлю. В 2001 году Кубань впервые обеспечила положительное (активное) сальдо своей внешней торговли. Но эти успехи, увы, достигаются за счет вывоза минерального сырья и развития отраслей агропромышленного и туристического комплекса, а не наукоемких производств.

Экономический рост остро ставит проблему развития транспортной и энергетической сети Кубани. Сейчас через порты края идет 23,7% экспорта РФ. Общероссийское значение имеет транзит нефтегазовых ресурсов Каспия и Чечни через Краснодарский край. Именно Кубань - единственный выход терминалов к Черноморскому побережью с последующим морским экспортом в Турцию и страны Балкан.

Рост трубопроводного транзита имеет и негативные последствия: загрязнение экологии черноморских курортов, монополизм Турции как «хозяйки» Босфора и Дарданелл по квотам морского экспорта нефтепродуктов, усиление влияния турецкого бизнеса в экономике региона. Ежегодно в крае регистрируется 9-11 тыс. граждан Турции - 1/3 иностранцев, посещающих Кубань. Среди них - причастные к разведывательной деятельности, незаконному вывозу ценного леса Кубани и Адыгеи, контрабанде наркотиков и оружия.

Итак, экономическое развитие объективно повышает роль Черноморского побережья и крупных городов в геополитическом пространстве края, увеличивает коммуникационную «компактность» региона. Однако слабое развитие инновационного наукоемкого сектора экономики, а также проникновение иностранного капитала в Краснодарский край могут привести к зависимости Кубани от трансграничных партнеров, ослабить интеграцию региона в общероссийский рынок.

Территория Соколовского сельского поселения расположена в центральной части Гулькевичского муниципального района. Поселение включает в себя 5 населенных пунктов: село Соколовское, хутор Алексеевский, хутор Машевский, хутор Новопавловский и хутор Петровский. В настоящее время на территории поселения действует только автомобильный транспорт.

На территории Соколовского сельского поселения имеются 3 действующие автомобильные дороги, а именно: "М-29 Кавказ" (Ростов-Баку) федерального значения,

"Чаплыгин - Пушкинское - Соколовское" регионального значения, "Гулькевичи - Скобелевская" часть дороги регионального, а другая часть местного значения.

Первая автомобильная дорога федерального значения "М-29 Кавказ" (Ростов-Баку) II технической категории с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с северо-восточной стороны. Эта дорога является наиболее значимой для Соколовского сельского поселения, так как она соединяет его с г. Кропоткин и с г. Армавир. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 7,6 км.

Вторая автомобильная дорога регионального значения "Чаплыгин - Пушкинское - Соколовское" IV технической категории с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с севера на юг. Обеспечивает выход в Пушкинское сельское поселение. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 12,0 км.

Третья автомобильная дорога регионального значения "Гулькевичи-Скобелевская" с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с северной стороны. Относится к III технической категории и обеспечивает выход в г. Гулькевичи и в Скобелевское сельское поселение. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 10,3 км.

Кроме автомобильных дорог регионального значения по территории поселения проходят действующие дороги местного значения. Они связывают населенные пункты Соколовского сельского поселения с сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур, а так же обеспечивают выход на соседние поселения Гулькевического муниципального района. Общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет 192,9 км, в том числе: 10,7 км - дороги с капитальным типом дорожной одежды и 182,2 км - грунтовые дороги.

2.2. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ, ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА.

Муниципальное образование «Сельское поселение Соколовское» расположено в центральной части Гулькевичского района Краснодарского края, в 8 км к югу от районного центра - города Гулькевичи.

На территории муниципального образования «Сельское поселение Соколовское» расположено пять населенных пунктов: село Соколовское, хутор Алексеевский, хутор

Петровский, хутор Новопавловский и хутор Машевский. По центральной части поселения протекает река Зеленчук 2-й, на юго-западе – балка Зеленчук. Через сельское поселение проходит автомобильная дорога федерального значения М-29 «Кавказ» сообщением Тихорецк-Армавир. Расположение поселения в непосредственной близости от федеральной автодороги позволяет грузопассажирские перевозки с многими крупными городами Краснодарского края.

Ближайшая железнодорожная станция и автовокзал расположены в городе Гулькевичи, через который проходит железная дорога сообщением Ростов-Баку. Расстояние по автомобильной дороге до г. Гулькевичи (железнодорожная станция) – 8 км. Численность населения на конец 2015 г. составляла 4649 человек.

Социальная сфера поселения представлена сетью учреждений, деятельность которых направлена на реализацию полномочий в области дошкольного и школьного образования, организации культурного досуга, а также предприятиями, оказывающими услуги бытового обслуживания населения. На территории поселения имеются следующие объекты обслуживания населения:

с. Соколовское

- детский сад "Солнышко" мощностью 140 мест (фактическая загруженность 36%);
- начальная школа №14 на 153 учащихся;
- средняя общеобразовательная школа №14 на 423 учащихся (фактическая загруженность 98%), степень износа здания 100%;
- музыкальная школа на 70 мест;
- амбулатория на 100 посещений в смену;
- аптека;
- центральный дом культуры на 510 мест (фактическая загруженность 70%);
- музей с филиалом библиотеки фактической мощностью 22,6 тыс. единиц хранения. В здании также расположено отделение Сбербанка на 3 операционных места;
- спортивно-оздоровительный комплекс "Молодость";
- спортивная площадка (футбольное поле, волейбольная площадка);
- 6 магазинов, в т.ч. магазин, расположенный в здании отделения связи;
- отделение связи;
- гостиница на 26 мест со столовой на 120 мест;
- Администрация Соколовского сельского поселения. В здании также расположена почта;

- 3 административных зданий;
- Дом Молитв, церковь.

Также на территории села расположены недействующие объекты: кафе и 2 бани.

х. Алексеевский:

- средняя общеобразовательная школа №27 на 350 учащихся со спортивным залом фактической единовременной пропускной способностью 25. Фактическая загруженность школы – 8%. Степень износа здания составляет 42%;

- ФАП (степень износа – 42%);
- сельский дом культуры (филиал МУК СЦКС) на 200 мест (фактическая загруженность 85%);
- филиал библиотеки на 13,1 тыс. единиц хранения. В здании также расположены почта и отделение сберкассы;
- 2 магазина.

Кроме того, на территории хутора расположены недействующие объекты: детский сад, баня.

х. Новопавловский

- сельский клуб (филиал МУК СЦКС) на 100 мест (фактическая загруженность 100%) с библиотекой, фактической мощностью 7,9 тыс. единиц хранения;

- магазин.

Также на территории хутора расположены недействующие объекты: детский сад и баня.

х. Машевский

- сельский клуб (филиал МУК СЦКС) на 90 мест (фактическая загруженность 100%). Степень износа здания 38%;

- торговый павильон.

На территории хутора также расположен недействующий магазин.

На территории х. Петровский расположен разрушенный магазин.

Анализ количественных и качественных характеристик действующих объектов социальной инфраструктуры поселения позволяет сделать выводы о следующих проблемах в социальной сфере:

с. Соколовское:

Недостаток мощности действующих объектов:

- детских дошкольных учреждений (дефицит – 10 мест);
- клубов (дефицит – 60 мест);

- спортивных площадок (дефицит – 1 га);
- магазинов (дефицит – 280 мест);
- отделений сберегательного банка (дефицит – 2 операционных места).

Отсутствие действующих объектов:

- стационарных учреждений (дефицит – 50 коек);
- выдвигного пункта скорой медицинской помощи (дефицит – 1 автомобиль);
- пункта бытового обслуживания (дефицит – 20 рабочих мест);
- бани (дефицит – 20 мест);
- пожарного депо (дефицит – 1 автомобиль).

Неудовлетворительное состояние здания общеобразовательной школы №14 (степень износа здания 100%).

х. Новопавловский:

Недостаток мощности действующих объектов:

- клубов (дефицит – 117 мест);
- магазинов (дефицит – 147 кв.м торговой площади);

Отсутствие действующих объектов:

- детских дошкольных учреждений (дефицит 37 мест);
- общеобразовательных школ (дефицит – 65 учащихся);
- внешкольных учреждений (дефицит – 7 мест);
- спортивных площадок (дефицит – 0,5 га);
- предприятий общественного питания (дефицит – 30 мест);
- пунктов бытового обслуживания (дефицит – 5 рабочих мест);
- бани (дефицит – 5 мест).

х. Алексеевский:

Отсутствие действующих объектов:

- детских дошкольных учреждений (дефицит – 24 места);
- внешкольных учреждений (дефицит – 4 места);
- спортивных площадок (дефицит – 0,3 га);
- предприятий общественного питания (дефицит – 18 мест);
- пунктов бытового обслуживания (дефицит – 3 рабочих места);
- бани (дефицит – 3 рабочих места).

х. Машевский:

Недостаток мощности действующих объектов:

- клубов (дефицит – 50 мест);

- магазинов (дефицит 40 мест).

Отсутствие действующих объектов:

- предприятий общественного питания (дефицит – 18 мест);
- пунктов бытового обслуживания (дефицит – 3 рабочих места);
- бани (дефицит – 3 рабочих места).

Таким образом, наличие проблем развития социальной сферы населенных пунктов предполагает необходимость формирования перечня мероприятий по совершенствованию социальной инфраструктуры.

Производственная сфера

Согласно оценке, проведенной в рамках схемы территориального планирования (в основу закладывались количественные показатели деятельности всех категорий хозяйств), поселение относится к муниципальным образованиям с наиболее интенсивно развитым растениеводством и животноводством. Растениеводство поселения представлено выращиванием многих видов сельскохозяйственных культур, основные из которых: зерновые, сахарная свекла, соя, масличные культуры. Основу животноводческого комплекса составляет молочное-мясное направление животноводства.

Агропромышленный комплекс сельского поселения представлен как личными подсобными хозяйствами населения (17% общего объема произведенной сельскохозяйственной продукции) так и общественным сектором. Наиболее крупным сельскохозяйственным предприятием муниципального образования является СПК ПЗК «Наша Родина», зарегистрированное в административном центре поселения. На данном предприятии занято более 850 человек (на 2007 год). Предприятие занято как животноводством (молочно-товарные и свинофермы), так и растениеводством (основные объемы – зерновые и сахарная свекла). Производственные мощности предприятия представлены: зерноточками, фермами (отделения свиноводческих и молочно-товарных ферм размещены по всей территории поселения), стоянками сельскохозяйственной техники, ремонтными мастерскими, бойней. Все перечисленные объекты (за исключением ремонтной мастерской на юге с. Соколовское) размещены вне границ населенных пунктов.

Кроме того, на юге за границей х. Машевский размещена территория КФХ «Луч».

Агропромышленный комплекс поселения так же составляют предприятия переработки сельскохозяйственной продукции, это молокозавод и кормоцех (производство комбикормов для животных). Предприятие размещено вне границ населенных пунктов, между с. Соколовское и х. Новопавловский.

Помимо агропромышленного комплекса составляющей экономического развития поселения является отрасль производства строительных материалов. На западе с. Соколовское размещен кирпичный завод.

Таким образом, стоит отметить достаточно высокий уровень экономического развития поселения, достигнутый в основной мере за счет отраслей агропромышленного комплекса.

Территория сельского поселения включает в себя земли населенных пунктов, земли сельскохозяйственного назначения, земли промышленности, энергетики и автомобильного транспорта, а также земли водного фонда. Земли сельскохозяйственного назначения представлены пашней, пастбищами и многолетними насаждениями.

При проектировании зданий и сооружений на просадочных грунтах должны быть предусмотрены все мероприятия, предотвращающие просадочные явления (армирование грунтов бетонными растворами, полная прорезка сваями просадочной толщи, предварительное уплотнение грунтов и т. д.).

Так же проявляются водно-эрозионные процессы, формирующие сложно построенную овражно-балочную сеть, речные долины, лощины и другими формами рельефа.

К формам эрозионно-денудационного расчленения следует отнести элементы древней (балки, лога, лощины, суходолы) и современной (борозды, рывины, промоины, овраги) морфоскульптур.

Естественные ресурсы района размещения Соколовского сельского поселения благоприятны для дальнейшего его развития: умеренный климат и наличие водных ресурсов благоприятно воздействует на сельскохозяйственное производство.

Граница муниципального образования "Соколовское сельское поселение", установлена в соответствии с картографическим описанием согласно Документации по проектированию и описанию прохождения границы муниципального образования «Соколовское сельское поселение».

Проектные решения схемы основаны на прогнозе экономического и социального развития Краснодарского края на период до 2025 года.

Существующий жилищный фонд в целом по Краснодарского края характеризуется преобладанием частного жилищного фонда, со средней степенью комфортности проживания при средней жилой обеспеченности 19 квадратных метров на человека и невысоким уровнем ветхого.

Характеристика градостроительной деятельности на территории поселения.

Федеральные законы

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Лесной кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 06.10. 2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 12.02.1998 № 28-ФЗ «О гражданской обороне»;

Федеральный закон от 04.05.1999 № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»;

Федеральный закон от 26.03.2003 № 35-ФЗ «Об электроэнергетике»;

Федеральный закон от 31.03.1999 № 69-ФЗ «О газоснабжении в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 27.07.2010 № 190-ФЗ «О теплоснабжении»;

Федеральный закон от 07.12.2011 № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении»;

Федеральный закон от 22.07.2008 № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;

Федеральный закон от 22.08.1995 № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей»;

Федеральный закон от 29.12.2012 №273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

Иные нормативные акты Российской Федерации

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 03.07.1996 № 1063-р «О Социальных нормативах и нормах»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.05.2004 № 707-р «Об утверждении перечней субъектов Российской Федерации и отдельных районов субъектов Российской Федерации (в существующих границах), относящихся к территориям с низкой либо с высокой плотностью населения»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2009 № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 02.09.2009 № 717 «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса»;

Приказ Министерства регионального развития России от 27.12.2011 № 613 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке норм и правил по благоустройству территорий муниципальных образований»;

Приказ Главного государственного ветеринарного инспектора Российской Федерации от 04.12.1995 № 13-7-2/469 «Ветеринарно-санитарные правила сбора, утилизации и уничтожения биологических отходов».

Своды правил по проектированию и строительству (СП)

СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*;

СП 31.13330.2012. Свод правил. Водоснабжение. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.02-84*;

СП 32.13330.2012. Свод правил. Канализация. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.03-85;

СП 62.13330.2011. Свод правил. Газораспределительные системы. Актуализированная редакция СНиП 42-01-2002;

СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*;

СП 39.13330.2012. Свод правил. Плотины из грунтовых материалов. Актуализированная редакция СНиП 2.06.05-84*;

СП 131.13330.2012. Свод правил. Строительная климатология. Актуализированная редакция СНиП 23-01-99*.

Строительные нормы и правила (СНиП)

СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;

Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений (составлены к главе СНиП 2.07.01-89*, утверждены Центральным научно-исследовательским и проектным институтом по градостроительству Министерства строительства Российской Федерации от 01.01.1994);

СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги;

СНиП 2.01.51-90. Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны;

СНиП 2.06.15-85. Инженерная защита территории от затопления и подтопления;

СНиП 2.01.28-85. Полигоны по обезвреживанию и захоронению токсичных промышленных отходов. Основные положения по проектированию.

Санитарные правила и нормы и правила (СанПиН)

СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

СанПиН 2.1.6.1032-01 «Гигиенические требования к обеспечению качества

атмосферного воздуха населенных мест».

Государственные стандарты (ГОСТ)

ГОСТ Р 52498-2005 Национальный стандарт Российской Федерации «Социальное обслуживание населения. Классификация учреждений социального обслуживания».

Нормы пожарной безопасности (НПБ)

НПБ 101-95 Нормы проектирования объектов пожарной охраны, утвержденные заместителем Главного Государственного инспектора Российской Федерации по пожарному надзору, введенные в действие Приказом Главного управления государственной противопожарной службы Министерства внутренних дел России от 30.12.1994 № 36.

Генеральный план Соколовского сельского поселения Гулькевичского района выполнен в соответствии с муниципальным контрактом от 20.06.2008 г. № 424 и техническим заданием на разработку комплексного проекта генерального плана Соколовского сельского поселения Гулькевичского района Краснодарского края.

Закон Краснодарского края от 07.06.2001 № 369-КЗ «Об автомобильных дорогах регионального значения, расположенных на территории Краснодарского края»;

Закон Краснодарского края от 05.11.2002 № 532-КЗ «Об основах регулирования земельных отношений в Краснодарском крае»;

Закон Краснодарского края от 06.02.2003 № 558-КЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Краснодарского края»;

Закон Краснодарского края от 06.06.2002 № 487-КЗ «О землях недвижимых объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) регионального и местного значения, расположенных на территории Краснодарского края, и зонах их охраны»;

Закон Краснодарского края от 31.12.2003 № 656-КЗ «Об особо охраняемых природных территориях Краснодарского края»;

Закон Краснодарского края от 05.05.2004 № 704-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Гулькевичский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - городских и сельских поселений - и установлении их границ»;

Закон Краснодарского края от 02.07.2009 № 1765-КЗ «Об административно-территориальном устройстве Краснодарского края и порядке его изменения»;

Закон Краснодарского края от 15.07.2005 № 906-КЗ «О порядке установления и

изменения границ административно-территориальных единиц»;

Закон Краснодарского края от 21.07.2008 № 1540-КЗ «Градостроительный кодекс Краснодарского края».

В поселении имеется официальный сайт: <http://соколовскоесп.рф> в разделе «Администрация» размещены муниципальные правовые акты, регулирующие вопросы градостроительной деятельности, землепользования и застройки, благоустройства территории, а также порядок предоставления земельных участков, находящихся в муниципальной собственности под строительство объектов капитального строительства и размещение объектов, не являющихся объектами капитального строительства, включая деятельность в сфере транспорта.

Оценка транспортного спроса

В настоящее время основными проблемами в сфере внешнего транспорта Соколовского сельского поселения являются:

- большая часть дорог поселения находится в неудовлетворительном состоянии;
- отсутствие связи населенных пунктов поселения по автомобильным дорогам с твердым покрытием практически со всеми сельскохозяйственными и промышленными предприятиями и объектами инженерной и транспортной инфраструктур.

На сегодняшний день большая часть улиц и дорог населенных пунктов, входящих в состав Соколовского сельского поселения, имеют дорожные одежды капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Соколовского сельского поселения приведены в таблице 1.

Основные показатели существующей улично-дорожной сети

№ п/п	Населенный пункт	Протяженность улиц / площадь покрытия по типам дорожной одежды, км/м ²			
		Капитальный	Переходный	Низший	Всего
1	село Соколовское	15,5 / 92920	2,8 / 16900	2,8 / 16980	21,1 / 126800
2	хутор Алексеевский	1,6 / 9790	0,5 / 2910	2,1 / 12830	4,2 / 25530
3	хутор Машевский	2,3 / 13850	0,1 / 850	0,1 / 130	2,5 / 14830
4	хутор Новопавловский	4,0 / 23930	0,1 / 100	1,2 / 7400	5,3 / 31430
5	Хутор Петровский	1,3 / 7540	- / -	1,2 / 7110	1,5 / 14650

На сегодняшний день выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в состав Соколовского сельского поселения:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СНиП 2.07.01-89*«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

- большая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии;

- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенного пункта.

На пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и " Гулькевичи-Скоблевская" располагается автодорожный мост.

В северо-восточной части сельского поселения на съезде с автомобильной дороги "М-29 Кавказ" находится действующая автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "Гулькевичи-Скоблевская" севернее с. Соколовское планируется к застройке автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "М-29 Кавказ" в районе х. Машевский планируется к застройке комплекс по обслуживанию автомобилей. В составе которого будут: АГЗС на 2 колонки, АЗС на 4 колонки, СТО на 2 поста, автомойка на 2 поста и мотель на 15 мест.

Ближайшая железнодорожная станция находится в 9 км от хутора Машевский в городе Гулькевичи.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

село Соколовское

Из объектов дорожного сервиса на территории села имеется: две автозаправочных станции по 3 топливозаправочных колонки в северной части населенного пункта по ул. Советская; станция технического обслуживания на 2 поста на пересечении ул. Школьная и ул. Советская; наземная стоянка автомобильного транспорта на 15 машино-мест у спортивного комплекса "Молодость"; гаражи индивидуального транспорта на 13 машино-мест рядом с пересечением ул. Школьная и ул. Советская; гаражи индивидуального транспорта на 58 машино-мест в районе ул. Черкасова.

хутор Алексеевский

На территории данного населенного пункта имеются 1 действующий остановочный павильон общественного транспорта.

хутор Машевский

На территории данного населенного пункта имеются 2 действующих остановочных павильона общественного транспорта.

хутор Новопавловский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

хутор Петровский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

Анализ обеспеченности поселения объектами транспортного обслуживания

Уровень автомобилизации равнялся 180 автомобилям на 1000 жителей. В соответствии с этими данными количество автомобилей: село Соколовское - порядка 540 единиц, хутор Алексеевский - порядка 83 единиц, хутор Машевский - порядка 79 единиц, хутор Новопавловский - порядка 130 единиц, хутор Петровский - порядка 23 единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (далее по тексту - СТО) и гаражами в Соколовском сельском поселении обозначены в СНиП 2.07.01-89*:

□ согласно п. 6.41 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.40 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.33 должна быть 90% обеспеченность населения гаражами и стоянками для постоянного хранения индивидуального легкового автотранспорта.

Исходя из общего количества автомобилей, требований СНиП 2.07.01-89* и наличия объектов дорожного сервиса видно, что для обеспечения нормального функционирования легкового автотранспорта поселения требуется размещение СТО общей мощностью 5 постов.

В соответствии с обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями (160 единиц на 1000 жителей), и учитывая численность населения, проживающего в малоэтажной застройке (около 320 человек в с. Соколовское), потребность в гаражах в с. Соколовское составляет порядка 51 машино-места. В связи с суммарной мощностью гаражей индивидуального автотранспорта в 71 машино-место в с. Соколовское и в соответствии с расчетной потребностью, можно сделать вывод, что в настоящее время в данном населенном пункте спрос на гаражи удовлетворен.

В настоящее время, выявление потребностей населения в транспортном обслуживании одна из важных проблем пассажирского транспорта. Существующие традиционные методы транспортных обследований расселения, подвижности, пассажиропотоков лишь фиксируют достигнутый уровень транспортного обслуживания. Для выявления действительных потребностей населения в транспортном обслуживании и их прогнозирования нужны новые методы исследования. В термин «подвижность»

населения вкладывается часто разное содержание, что приводит к существенному изменению его количественного выражения.

Для устранения семантических проблем необходимо различать следующие разновидности понятия подвижности населения:

1) подвижность населения – число передвижений, совершаемых на транспорте и пешком на одного жителя в год;

2) транспортная подвижность – число передвижений, совершаемых на транспорте на одного жителя поселения в год (без пешеходных);

3) подвижность на автомобильном транспорте – число передвижений, совершаемых на автомобильном транспорте на одного жителя в год;

4) учетная транспортная подвижность – число перевезенных на всех видах общественного транспорта пассажиров, приходящееся на одного жителя в год (с учетом приезжих и пригородных пассажиров, а также пересадок с одного маршрута или вида транспорта на другой).

Для получения информации о потребности в перевозках используют 3 группы методов:

1. Отчетно-статистические методы. Основаны на использовании данных действующей системы учета и отчетности по перевозке. Эти методы являются основными при обследовании, проводимом на междугородних и международных маршрутах. В городах эти методы дают информацию об общем объеме перевозок пассажиров.

2. Экспериментальные методы. Основано на обследованиях, проводимым по разработанным программам, методикам и правилам. Эти методы являются основными для обследования внутригородских и пригородных маршрутов.

3. Расчетно-аналитические методы. Основаны на использовании модели пассажирообразования и пассажиропоглощения для прогноза показателей, характеризующих потребность в перевозках. Эти методы не обеспечивают точности информации и применяются для уточнения и корректировки данных, полученных при других обследованиях.

Концептуальный аппарат транспортных исследований начал формироваться вокруг конкретной управленческой задачи – осуществления перевозочной деятельности с минимальными издержками. Если первые системы общественного транспорта появляются в начале XX века и для их управления достаточно данных пассажирской статистики, то с массовым распространением автомобиля и автодорожной инфраструктуры приходится обращаться к инструментарию социологических исследований. Однако принципиальный

подход остается прежним – для администрирования оказывается достаточно определения внешних параметров перемещения, как, к примеру, дальности поездок, времени в пути, видов транспорта, целевого распределения. Аналитические процедуры, необходимые для оценки инфраструктурных проектов или эффективности транспортной политики сводят поведение индивида в вопросе выбора способа перемещения к двум критериям: необходимости минимизации временных и денежных затрат на поездки.

На сегодняшний день многие российские ученые занялись изучением транспортной подвижности населения. Одним из динамично развивающихся направлений оценки транспортного спроса является использование данных мобильной связи.

Анализ и выявления ключевых закономерностей транспортной подвижности населения в крупных городах является ключевым вопросом при разработке и оптимизации функционирования улично – дорожной сети и городского пассажирского транспорта. Возможность решения такой проблемы с использованием современных информационных технологий, а именно на основе мониторинга координат абонентов мобильной сотовой связи. Главным образом, решение этой проблемы основывается на алгоритмах реализации навигационных задач. На сегодняшний день, обеспеченность населения мобильными устройствами практически стопроцентная. В составе опций всех основных операторов сотовой связи уже имеются специализированные функции по определению местоположения абонентов. В качестве примера можно представить функцию «Локатор» от МТС. Эта услуга помогает определять, где находятся абоненты-друзья по данным о местоположении их телефонов в сетях «МТС», «Мегафон», «Билайн». Услуга «Локатор» работает на любом мобильном телефоне и не требует специальной настройки. Местоположение их телефонов в сетях «МТС», «Мегафон», «Билайн» определяется при регистрации в сети и не требует наличия GPRS-соединения. Пользоваться услугой можно с помощью SMS-команд, через веб-сайт или мобильное приложение. Чтобы определять местоположение вашего друга – абонента «МТС», «Мегафон» или «Билайн», вам надо сначала добавить его в ваш список друзей и получить его разрешение на определение местоположения, а затем обратиться к поисковому сервису услуги «Локатор». В поисковом сервисе услуги предусмотрено ведение протокола, содержание которого и режим (интервал) контроля задаются посредством интерфейса, а именно: дата запроса, дата местоположения, имя абонента, статус запроса, местоположение и пр. Данная услуга платная. В составе услуги «Локатор» имеются встроенные функции «Сотрудники», «Транспорт», «Координатор», которые в зависимости от решаемых задач позволяют определять местоположение групп абонентов с точностью

от 100 до 300 м, а в случае встроенных в смартфон приемников GPS/ГЛОНАСС – 3–5 м. Подобный сервис имеется и в услуге «Радар», предоставляемой оператором сотовой связи «МегаФон». Услуга позволяет запрашивать координаты абонентов «МегаФона», МТС и «Билайна» на территории покрытия сети «МегаФон». Определить местоположение абонента можно только с его согласия, которое необходимо получить один раз. В зависимости от режима и степени использования в данной услуге предусмотрены как бесплатные варианты, так и платные. Варьируются количество контролируемых абонентов (в услуге «Радар» – до 5 абонентов, а в услуге «Навигатор» от «МегаФон» – до 10 абонентов), частота запросов местоположения и пр. Подобные сервисы имеются в арсенале и других операторов связи.

Таким образом, современный технический уровень развития мобильной связи обеспечивает возможность определения местоположения абонентов и, следовательно, может позволить решить на этой основе проблему изучения транспортной подвижности населения.

На сегодняшний день, на низком уровне развития находится сервис обслуживания подвижного состава жителей сельского поселения и транзитных автомобилей и пассажиров.

2.3. ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Территория Соколовского сельского поселения расположена в центральной части Гулькевичского муниципального района. Поселение включает в себя 5 населенных пунктов: село Соколовское, хутор Алексеевский, хутор Машевский, хутор Новопавловский и хутор Петровский. В настоящее время на территории поселения действует только автомобильный транспорт.

На территории Соколовского сельского поселения имеются 3 действующие автомобильные дороги, а именно: "М-29 Кавказ" (Ростов-Баку) федерального значения, "Чаплыгин - Пушкинское - Соколовское" регионального значения, "Гулькевичи - Скобелевская" часть дороги регионального, а другая часть местного значения.

Первая автомобильная дорога федерального значения "М-29 Кавказ" (Ростов-Баку) II технической категории с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с северо-восточной стороны. Эта дорога является наиболее значимой для Соколовского сельского поселения, так как она соединяет его с г. Кропоткин и с г. Армавир. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 7,6 км.

Вторая автомобильная дорога регионального значения "Чаплыгин - Пушкинское - Соколовское" IV технической категории с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с севера на юг. Обеспечивает выход в Пушкинское сельское поселение. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 12,0 км.

Третья автомобильная дорога регионального значения "Гулькевичи-Скоблевская" с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с северной стороны. Относится к III технической категории и обеспечивает выход в г. Гулькевичи и в Скобелевское сельское поселение. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 10,3 км.

Кроме автомобильных дорог регионального значения по территории поселения проходят действующие дороги местного значения. Они связывают населенные пункты Соколовского сельского поселения с сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур, а так же обеспечивают выход на соседние поселения Гулькевического муниципального района. Общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет 192,9 км, в том числе: 10,7 км - дороги с капитальным типом дорожной одежды и 182,2 км - грунтовые дороги.

В настоящее время основной проблемой в сфере внешнего транспорта Кубанского сельского поселения является не достаточное развитие транспортных связей, как между населенными пунктами поселения, так и транзитной сети автомобильных дорог. Так же на низком уровне развития находится сервис обслуживания подвижного состава жителей городского поселения и транзитных автомобилей и пассажиров.

В составе уличной дорожной сети Соколовского сельского поселения дорожные одежды капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Соколовского сельского поселения приведены в таблице 1 настоящей ПКР ТИ.

На сегодняшний день выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в состав Соколовского сельского поселения:

отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СНиП 2.07.01-89*«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

большая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии;

пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенного пункта.

На пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и " Гулькевичи-Скоблевская" располагается автодорожный мост.

В северо-восточной части сельского поселения на съезде с автомобильной дороги "М-29 Кавказ" находится действующая автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "Гулькевичи-Скоблевская" севернее с. Соколовское планируется к застройке автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "М-29 Кавказ" в районе х. Машевский планируется к застройке комплекс по обслуживанию автомобилей. В составе которого будут: АГЗС на 2 колонки, АЗС на 4 колонки, СТО на 2 поста, автомойка на 2 поста и мотель на 15 мест.

Ближайшая железнодорожная станция находится в 9 км от хутора Машевский в городе Гулькевичи.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

село Соколовское

Из объектов дорожного сервиса на территории села имеется: две автозаправочных станции по 3 топливозаправочных колонки в северной части населенного пункта по ул. Советская; станция технического обслуживания на 2 поста на пересечении ул. Школьная и ул. Советская; наземная стоянка автомобильного транспорта на 15 машино-мест у спортивного комплекса "Молодость"; гаражи индивидуального транспорта на 13 машино-мест рядом с пересечением ул. Школьная и ул. Советская; гаражи индивидуального транспорта на 58 машино-мест в районе ул. Черкасова.

хутор Алексеевский

На территории данного населенного пункта имеются 1 действующий остановочный павильон общественного транспорта.

хутор Машевский

На территории данного населенного пункта имеются 2 действующие остановочные павильона общественного транспорта.

хутор Новопавловский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

хутор Петровский. В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

Анализ обеспеченности поселения объектами транспортного обслуживания

По состоянию на конец 2015 г. численность жителей в населенных пунктах, входящих в состав Соколовского сельского поселения, составляет 4649 человек. Уровень автомобилизации равнялся 180 автомобилям на 1000 жителей. В соответствии с этими данными количество автомобилей было: село Соколовское - порядка 540 единиц, хутор Алексеевский - порядка 83 единиц, хутор Машевский - порядка 79 единиц, хутор Новопавловский - порядка 130 единиц, хутор Петровский - порядка 23 единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (далее по тексту - СТО) и гаражами в Соколовском сельском поселении обозначены в СНиП 2.07.01-89*:

□ согласно п. 6.41 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.40 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.33 должна быть 90% обеспеченность населения гаражами и стоянками для постоянного хранения индивидуального легкового автотранспорта.

Исходя из общего количества автомобилей, требований СНиП 2.07.01-89* и наличия объектов дорожного сервиса видно, что для обеспечения нормального функционирования легкового автотранспорта поселения требуется размещение СТО общей мощностью 5 постов.

В соответствии с обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями (160 единиц на 1000 жителей), и учитывая численность населения, проживающего в малоэтажной застройке (около 320 человек в с. Соколовское), потребность в гаражах в с. Соколовское составляет порядка 51 машино-места. В связи с суммарной мощностью гаражей индивидуального автотранспорта в 71 машино-место в с. Соколовское и в соответствии с расчетной потребностью, можно сделать вывод, что в настоящее время в данном населенном пункте спрос на гаражи удовлетворен.

2.4. ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ПОСЕЛЕНИЯ, ПАРАМЕТРЫ 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

Территория Соколовского сельского поселения расположена в центральной части Гулькевического муниципального района. Поселение включает в себя 5 населенных пунктов: село Соколовское, хутор Алексеевский, хутор Машевский, хутор Новопавловский и хутор Петровский. В настоящее время на территории поселения действует только автомобильный транспорт.

На территории Соколовского сельского поселения имеются 3 действующие автомобильные дороги, а именно: "М-29 Кавказ" (Ростов-Баку) федерального значения, "Чаплыгин - Пушкинское - Соколовское" регионального значения, "Гулькевичи - Скобелевская" часть дороги регионального, а другая часть местного значения.

Первая автомобильная дорога федерального значения "М-29 Кавказ" (Ростов-Баку) II технической категории с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с северо-восточной стороны. Эта дорога является наиболее значимой для Соколовского сельского поселения, так как она соединяет его с г. Кропоткин и с г. Армавир. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 7,6 км.

Вторая автомобильная дорога регионального значения "Чаплыгин - Пушкинское - Соколовское" IV технической категории с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с севера на юг. Обеспечивает выход в Пушкинское сельское поселение. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 12,0 км.

Третья автомобильная дорога регионального значения "Гулькевичи-Скобелевская" с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), проходит по территории поселения с северной стороны. Относится к III технической категории и обеспечивает выход в г. Гулькевичи и в Скобелевское сельское поселение. Протяженность участка дороги в пределах поселения – 10,3 км.

Кроме автомобильных дорог регионального значения по территории поселения проходят действующие дороги местного значения. Они связывают населенные пункты Соколовского сельского поселения с сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур, а так же обеспечивают выход на соседние поселения Гулькевического муниципального района. Общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет 192,9 км, в том числе: 10,7 км - дороги с капитальным типом дорожной одежды и 182,2 км - грунтовые дороги.

На сегодняшний день большая часть улиц и дорог населенных пунктов, входящих в состав Соколовского сельского поселения, имеют дорожные одежды капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Соколовского сельского поселения приведены в таблице 1 настоящей ПКР ТИ.

Основным источником загрязнения атмосферного воздуха на территории сельского поселения является автотранспорт. Негативное влияние автотранспорта на окружающую среду и здоровье людей особенно сказывается в летний период. Вместе с отработанными газами в атмосферу поступает более 200 видов вредных веществ, в том числе I и II класса опасности: оксиды углерода, оксиды азота, диоксид серы, бензол, бенз(а)пирен. Остроту этой проблемы в определенной степени снижают зеленые насаждения, однако, их очень мало, и они не могут в полной мере противостоять значительному загрязнению атмосферы.

Оценка качества содержания дорог.

Оценку качества содержания автомобильной дороги (участка) устанавливают по формуле:

$$S = \frac{P_{до} + P_{зн} + P_{ис} + P_{од} + P_{бо}}{П},$$

где $P_{до}$, $P_{зн}$, $P_{ис}$, $P_{од}$, $P_{бо}$ - показатели качества содержания элементов дороги: дорожной одежды, земляного полотна и водоотвода, искусственных сооружений, обстановки дороги, благоустройства и озеленения;

$П$ - число оцениваемых элементов.

Если на одном из участков дефектовки по элементу «дорожная одежда» выставлена оценка «0», то по всему участку дороги $P_{до} = 0$.

Карточка оценки автомобильных дорог, проходящих по территории населенных пунктов, таблица 2

Элемент дороги n	Оценка качества обследуемых участков дефектовки дороги R_i	Месторасположение участков дефектовки (км), имеющих данную оценку качества	Сумма участков дефектовки, имеющих данную оценку качества $\sum m_i$	Суммарная оценка участков дефектовки, имеющих одинаковое качество $R_i \sum m_i$	Оценка качества дороги по данному элементу $P_{до} = \frac{\sum R_i \cdot m_i}{\sum m_i}$
1	2	3	4	5	6
Дорожная одежда с покрытием из а/б	0		0		
	3	2, 3, 6, 10	4	3×4=12	$P_{до} = \frac{37}{10} = 3,7$
	4	4, 5, 7, 8, 9	5	4×5=20	
	5		10-9=1	5×1=5	
Земляное полотно	0	1, 5	2	0	$P_{до} = \frac{26}{10} = 2,6$
	3	4, 6-10	6	3×6=18	
	4	2, 3	2	8	

	5		10-10=0		
Искусственные сооружения	0	1, 3	2	0	$P_{\text{н.с.}} = \frac{30}{10} = 3,0$
	3	2, 5, 8, 10	4	3×4=12	
	4	4, 6	2	4×2=8	
	5		10-8=2	10	
Обстановка дороги	0	4, 5	2	0	$P_{\text{об.д.}} = \frac{29}{10} = 2,9$
	3	1, 2, 3, 10	4	12	
	4	6, 8, 9	3	12	
	5		10-9=1	5	
Благоустройство озеленение	0	10	1	0	$P_{\text{б.о.}} = \frac{31}{10} = 3,1$
	3	1-5, 8	6	18	
	4	7, 9	2	8	
	5		10-9=1	5	

2.5. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В ПОСЕЛЕНИИ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПАРКОВКАМИ (ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ)

В настоящее время на территории поселения действуют автомобильный транспорт. На пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и "Гулькевичи-Скобелевская" располагается автодорожный мост.

В северо-восточной части сельского поселения на съезде с автомобильной дороги "М-29 Кавказ" находится действующая автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "Гулькевичи-Скобелевская" севернее с. Соколовское планируется к застройке автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "М-29 Кавказ" в районе х. Машевский планируется к застройке комплекс по обслуживанию автомобилей. В составе которого будут: АГЗС на 2 колонки, АЗС на 4 колонки, СТО на 2 поста, автомойка на 2 поста и мотель на 15 мест.

Ближайшая железнодорожная станция находится в 9 км от хутора Машевский в городе Гулькевичи.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

село Соколовское

Из объектов дорожного сервиса на территории села имеется: две автозаправочных станции по 3 топливозаправочных колонки в северной части населенного пункта по ул. Советская; станция технического обслуживания на 2 поста на пересечении ул. Школьная и ул. Советская; наземная стоянка автомобильного транспорта на 15 машино-мест у спортивного комплекса "Молодость"; гаражи индивидуального транспорта на 13 машино-мест рядом с пересечением ул. Школьная и ул. Советская; гаражи индивидуального транспорта на 58 машино-мест в районе ул. Черкасова.

хутор Алексеевский

На территории данного населенного пункта имеются 1 действующий остановочный павильон общественного транспорта.

хутор Машевский

На территории данного населенного пункта имеются 2 действующих остановочных павильона общественного транспорта.

хутор Новопавловский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

хутор Петровский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

Анализ обеспеченности поселения объектами транспортного обслуживания

Уровень автомобилизации равнялся 180 автомобилям на 1000 жителей. В соответствии с этими данными количество автомобилей было: село Соколовское - порядка 540 единиц, хутор Алексеевский - порядка 83 единиц, хутор Машевский - порядка 79 единиц, хутор Новопавловский - порядка 130 единиц, хутор Петровский - порядка 23 единиц.

Сооружения для хранения легковых автомобилей всех категорий следует размещать:

- на территориях производственных зон;
- в санитарно-защитных зонах производственных предприятий;
- на территориях жилых районов и микрорайонов (кварталов), в том числе в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами (кварталами).

Для хранения легковых автомобилей, принадлежащих постоянному населению, целесообразно временно размещать на участках, резервируемых для перспективного строительства объектов и сооружений различного функционального назначения.

Автостоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью до 300 машино-мест допускается размещать в жилых районах, микрорайонах (кварталах) при условии соблюдения расстояний от автостоянок до объектов, указанных в таблице № 3.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от гаражей и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	0 и менее	11 – 50	1 - 100	01- 300	0 и менее	1 - 30
Жилые дома	10 <*>	15	25	5	15	25
В том числе торцы жилых домов без окон	10 <*>	10 <*>	15	5	15	25
Общественные здания	10 <*>	10 <*>	15	5	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	0	50	<*>
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	<*>	<*>	50	<*>

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей допускается определять в соответствии с таблицей № 4.

Администрация Соколовского сельского поселения

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	количество машино-мест на расчетную единицу	
		2015	2025
1	2	3	4
Здания и сооружения			
Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые и юридические учреждения	100 работающих	28	8
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 работающих	21	9
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	14	9
Дошкольные учреждения	1 объект	5	7
Школы	1 объект	6	8
Больницы	100 коек	7	10
Поликлиники	100 посещений	10	14
Аптеки и аптечные магазины: - торговой площадь до 25 кв.м - торговой площадью свыше 25 кв.м	1 объект на 50 кв. м торговой пл.	2 5	3 7
Спортивные объекты с местами для зрителей	100 мест	5	7
Спортивные тренировочные залы, спортклубы, спорткомплексы (Теннис, конный спорт, горнолыжные центры)	100 одновременных посетителей	20	25
Спортивные тренажерные залы	100 кв.м. общей площади	2	3
Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или одновременных посетителей	21	30
Дома культуры, клубы, танцевальные залы	100 мест или одновременных посетителей	2	15
Парки культуры и отдыха	100 одновременных посетителей	10	13
Предприятия торговли с площадью торговых залов от 50 до 200 кв.м	100 м торговой площади	7	10
Предприятия торговли с площадью торговых залов до 50 кв.м	100 м торговой площади	5	7
Рынки	50 торговых мест	35	48
Гостиницы прочие в т.ч. коммунальные	100 мест	6	9
Бани	100 одновременных посетителей	15	18
Объекты бытового обслуживания (парикмахерские, ателье, химчистки, прачечные, мастерские)	1 рабочее место	2	3
Рекреационные территории и объекты отдыха			
Пляжи и парки в зонах отдыха (аквапарки)	100 одновременных посетителей	28	38
Лесопарки и заповедники	то же	14	19
Базы кратковременного отдыха	то же	21	29
Гостиницы	то же	21	29
Гостевые дома	1 объект	Не менее 2	
Мотели и кемпинги	то же	По расчетной вместимости	
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или одновременных посетителей и персонала	4	9
Садоводческие товарищества (гостевые автостоянки)	10 участков	3	4

Автостоянки ведомственных автомобилей и легковых автомобилей специального назначения, грузовых автомобилей, а также базы централизованного технического обслуживания и сезонного хранения автомобилей следует размещать в производственных зонах, принимая размеры их земельных участков согласно рекомендуемым нормам таблицы № 5.

Объект	Расчетная единица	Вместимость объекта	Площадь участка под объект, га
Гаражи для легковых автомобилей	автомобиль	100	0,5
		200	2
Гаражи грузовых автомобилей	Автомобиль	300	3,5
		400	4,5
		500	6
		100	2,3
		200	3,5
		300	4,5
		500	6,5
Автобусные парки (гаражи)	Машина	100	2,3
		200	3,5
		300	4,5
		400	6
		500	7,5
		100	2,3
		200	3,5

Расстояния от станций технического обслуживания и автозаправочных станций до жилых домов, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице № 6.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, м			
	от станций технического обслуживания (СТО), при числе постов		от автозаправочных станций (АЗС), с количеством заправок легковых автомобилей в сутки	
	10 и менее	11 - 30	до 500	более 500
Жилые дома, в том числе торцы жилых домов без окон	15	25	50*	50
Общественные здания	15	25	50*	50
Общеобразовательные школы и дошкольные образовательные учреждения	15	20	50*	50
Лечебные учреждения со стационаром	50	<*>	50*	50

Примечания:

1) * - Расстояния от АЗС, предназначенных для заправки только легковых автомобилей в количестве не более 500 машин в сутки, до указанных объектов допускается уменьшать, но принимать не менее 25 м.

2) ** - Расстояния устанавливаются по согласованию с «Роспотребнадзором».

3) Расстояния от АЗС с подземными резервуарами для хранения жидкого топлива до границ земельных участков детских дошкольных учреждений, общеобразовательных школ, школ-интернатов, лечебных учреждений со стационаром или до стен жилых и других общественных зданий и сооружений следует принимать не менее 50 м. Указанное расстояние следует определять от топливораздаточных колонок и подземных резервуаров для хранения жидкого топлива до границ земельных участков социальных объектов.

При установке 2 резервуаров сжиженных углеводородных газов единичной вместимостью по 50 кубических метров противопожарные расстояния до зданий и сооружений (жилых, общественных, производственных), не относящихся к газонаполнительным станциям, допускается уменьшать для надземных резервуаров до 100 метров, для подземных - до 50 метров.

Размеры земельных участков под автозаправочные станции следует принимать из расчета их мощности и набора сопутствующих услуг дорожного сервиса:

на 1 колонку (самообслуживания) – 0,02 га

на 2 колонки - 0,1 га.

2.6. ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус. Автобусным движением охвачены все населенные пункты поселения.

В сельском поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом из отдаленных населенных пунктов сельского поселения осуществляется

частными перевозчиками.

В связи с отсутствием мощности и напряжённости, то есть определенного количества пассажиров, которое проезжает в определённое время на заданном участке маршрута в одном направлении (любым видом транспорта); и фиксированного объёма перевозок пассажиров, то есть количества пассажиров, перевозимых рассматриваемым видом транспорта за определённый промежуток времени (час, сутки, месяц, год), не представляет возможным провести анализ пассажиропотока.

Для доставки детей из отдаленных населенных пунктов поселения в учебное образовательное учреждение организован школьный автобус. Школьный автобус осуществляет перевозку детей в количестве 22 человек. Сведения об автотранспортном предприятии на территории сельского поселения не предоставлены.

2.7. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

На территории сельского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна. В селе Соколовское транспортный каркас населенного пункта сформирован основными улицами: Ленина, Школьная, Кирова, Пушкина. Основными композиционными осями хутора Новопавловский являются параллельные друг другу улицы Восточная и Первомайская, пересекающие весь населенный пункт с запада на восток. Основной композиционной осью хутора Алексеевский является улица Ленина, пересекающая весь населенный пункт с запада на восток. Транспортный каркас хутора Петровский сформирован основными улицами: Красная и Заречная. Транспортный каркас хутора Машевский сформирован основными улицами: Первомайская, Почтовая, Степная.

2.8. ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОЦЕНКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ, СОСТОЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Сведения о грузовых транспортных средствах, принадлежащих собственникам всех видов собственности на территории поселения, не предоставлены. Основная часть

перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом. Коммунальные службы сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет.

2.9. АНАЛИЗ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях на территории Соколовского СП отсутствуют.

Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории сельского поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации. Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Краснодарского края являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность

оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. В рамках реализации Программы в сельском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления. С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы. Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

2.10. 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. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является

увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. 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.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.11. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ

С учетом того, что территория Соколовского сельского поселения по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2030 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Соколовского сельского поселения не ожидается.

2.12. ОЦЕНКА НОРМАТИВНО – ПРАВОВОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского

поселения на 2016 - 2035 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ - Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
- постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- Генерального плана Соколовского сельского поселения Гулькевичского района Краснодарского края до 2030 года;
- Местные нормативы градостроительного проектирования Соколовского сельского поселения Гулькевичского района, утвержденные Решением Совета Соколовского СП № 2 от 23.10.2015 года.

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.

2.13. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Соколовского сельского поселения. Привлечение средств бюджета Краснодарского края учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 52680.000 рублей, в том числе по годам: 2017 год — 9149.800 рублей; 2018 год — 9149.800 рублей; 2019 год 9149.800 рублей; 2020 год — 9149.800 рублей; 2021 год — 9149.800 рублей. С 2022 по 2030 годы - 6931.000 рублей.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении основных задач на доступной финансовой основе, а именно: содержание, текущий ремонт дорог. Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

3.1. ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ПОСЕЛЕНИЯ

Сельское поселение Соколовское

Архитектурно - пространственное решение территории Соколовского сельского поселения приняты с учётом инженерно-геологических и экологических ограничений, а также специфики уклада жизни населения, основных видов хозяйственной деятельности.

В результате анализа современного состояния территории Соколовского сельского поселения, социально-демографических условий, производственного и транспортного потенциала, выявлены следующие факторы, которые учитывались в данной работе:

природные структурные элементы, ограничивающие территорию застройки (территории сельскохозяйственного назначения);

существующие транспортные связи;

сложившаяся планировочная структура населённых пунктов;

наличие ветхих общественных зданий, подлежащих сносу;

недостаточное транспортное и инженерное обеспечение населённых пунктов.

Развитие населённых пунктов планируется за счёт естественного прироста населения, создания новых производственных площадей и упорядочения существующих.

Архитектурно-планировочные решения определяются следующими положениями:

упорядочение планировочной структуры селитебной территории;

размещение объектов общественно-делового центра;

благоустройство территорий населённых пунктов, формирование улично-дорожной сети, организация отвода поверхностных и талых вод, устройство пешеходных тротуаров и укрепление поверхности грунтов посевом акклиматизированных трав, посадка деревьев и кустарников;

размещение объектов инженерной инфраструктуры и жизнеобеспечения.

Пространственная структура поселения Соколовское представляет собой пять населённых пунктов, соединённых между собой дорогами различных категорий. Через территорию сельского поселения в северо-восточной части в направлении с севера на восток федеральная автодорога М 29 «Кавказ» (Ростов-Баку). От автодороги М 29 «Кавказ» в северном направлении проходит автодорога на хутор Машевский, в южном

направлении – на село Соколовское, хутор Новопавловский, хутор Алексеевский, хутор Петровский.

Генеральным планом на территории поселения вне границ населенных пунктов установлены следующие функциональные зоны:

- зона производственного и коммунально-складского назначения;
- зона инженерной инфраструктуры;
- зона транспортной инфраструктуры;
- зона сельскохозяйственного использования;
- зона специального назначения;
- зона акваторий;
- зона природных территорий.

Генеральным планом в границах населенных пунктах установлены следующие функциональные зоны:

- жилая зона;
- общественно-деловая зона;
- зона производственного и коммунально-складского назначения;
- зона инженерной инфраструктуры;
- зона транспортной инфраструктуры;
- рекреационная зона;
- зона природных территорий;
- зона акваторий;
- зона сельскохозяйственного использования.

На территории сельского поселения Соколовское планируется сохранение следующих объектов: механический отряд, молочный завод и кормоцех у восточной границы села Соколовское, карьер у западной границы села; молочно-товарная ферма №7 у юго-западной границы хутора Новопавловский; стоянка грузового транспорта и сельскохозяйственной техники у южной границы хутора Алексеевский, молочно-товарная ферма № 10 у восточной границы хутора. Генеральным планом к реконструкции предусмотрены: у границы села Соколовское – молочно-товарная ферма №1 с уменьшением мощности объекта до 100 голов, молочно-товарная ферма №8 с уменьшением мощности объекта до 1150 голов и свиноводческая ферма №1 с уменьшением мощности объекта до 3000 голов с целью сокращения санитарно-защитной зоны; у южной границы хутора Алексеевский – молочно-товарная ферма №4 с уменьшением мощности объекта до 100 голов с целью сокращения санитарно-защитной

зоны. Так же генеральным планом планируется строительство: кирпичного завода, склада газовых баллонов у западной границы села Соколовское, молочно-товарной фермы на 2000 голов, свиноводческой фермы на 8000 голов у южной границы села Соколовское; зерносклада и свиноводческой фермы на 3000 голов у юго-восточной границы села Соколовское; молочно-товарной фермы на 550 голов у восточной границы хутора Новопавловский; территории сельскохозяйственного производства у восточной границы хутора Петровский. Кроме того, предусмотрено строительство скотомогильника с биологическими камерами в южной части поселения и мусоросортировочного завода к юго-востоку от хутора Машевский у федеральной автодороги М 29 «Кавказ».

Благодаря комплексному подходу предлагаемое архитектурно-планировочное решение территории Соколовского сельского поселения, позволяет организовать удобную и комфортную среду проживания для жителей сельского поселения.

Планировочная организация территории

Село Соколовское

Предложенное проектное решение села Соколовское в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру поселения. Проектом предлагается продолжить формирование четкой структуры планировочных элементов, что позволит упорядочить существующую и проектируемую застройку на заданной территории.

Взаимосвязь всех планировочных зон осуществляется системой основных улиц, имеющих выход на межпоселковые дороги. Транспортный каркас населенного пункта сформирован основными улицами: Ленина, Школьная, Кирова, Пушкина.

Новые транспортные направления позволят создать наиболее рациональную планировочную структуру, которая обеспечит удобную связь между различными функциональными зонами села: жилыми, общественными, производственными, рекреационными и т. д.

Основная часть жилых территорий села Соколовское на данный момент представлена индивидуальными жилыми домами. В центральной части населенного пункта по улице Черкасова сохраняется малоэтажная жилая застройка. Развитие жилых зон планируется в районе сложившихся участков жилой застройки, а также на прилегающих к ним территориях за счет регенерации существующего жилого фонда – реконструкции либо сноса ветхого жилья и строительства новых благоустроенных жилых домов.

На указанных территориях предусмотрено проведение мероприятий по инженерной подготовке.

В селе Соколовское территория общественной застройки получит развитие в центральной части населенного пункта по улицам Ленина, Советская, Школьная и Юбилейная. В населенном пункте сохраняются: на пересечении улиц Советская и Ленина – здание администрации Соколовского сельского поселения с почтой, магазин с отделением связи, здание территориального пункта милиции и АТС, здание гостиницы со столовой, магазины; по улице Ленина – административное здание СПК, центральный дом культуры и музыкальная школа; по улице Юбилейная – амбулатория, стационар с выдвигным пунктом скорой медицинской помощи; на пересечении улиц Советская и Школьная – административное здание диспетчерской службы по газу, аптека, магазины; по улице Кирова - дом молитв и магазин. Проектом предлагается реконструкция: по улице Школьная – существующего здания школы с целью восстановления технического состояния объекта, существующего детского сада с целью увеличения мощности объекта до 210 мест; по улице Ленина – здание музея, библиотеки-филиал №14 и сбербанка с целью выноса библиотеки в другое здание, здание пекарни под магазин-пекарню, недействующей бани с целью восстановления технического состояния объекта. Кроме того, генеральным планом в селе предлагается размещение следующих объектов: клуба на 160 мест с библиотекой, дома быта, спортивной площадки и спортивного комплекса по улице Кирова, кафе на 20 мест и магазины общей мощностью 400 кв. м торговой площади.

Генеральным планом запланирована структурная и технологическая реорганизация существующих производственных и коммунально-складских территорий, обеспечивающая соблюдение нормативных размеров санитарно-защитных зон от расположенных на них объектов.

На территории села Соколовское проектные решения по производственным и коммунально-складским территориям сводятся к упорядочиванию уже сложившейся структуры этих территорий. В частности, генеральным планом запланировано сохранение и упорядочение: стоянок сельскохозяйственной техники в западной и восточной частях села, склады, электро-цех, ЦРМ, колбасный цех – в центральной части населенного пункта. Так же проектом запланирована реконструкция гаражей под пожарное депо на 2 автомобиля.

Согласно генеральному плану, в западной части села, рядом с существующей стоянкой сельскохозяйственной техники проектом предлагается размещение коммунально-складской территории. Кроме того, в восточной части села Соколовское, на свободной территории проектом расположить предприятие по сельхоз переработке, а так же предусмотреть перспективную территорию производственного назначения на месте

ликвидируемой фермы. По улице Школьная в восточной части села проектом предусмотрено размещение водо-проводных очистных сооружений, а так же к югу от границы населенного пункта предусмотрено строительство канализационных очистных сооружений.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта с учетом развития, упорядочение планировочной структуры села.

хутор Новопавловский

Основными композиционными осями хутора Новопавловский являются параллельные друг другу улицы Восточная и Первомайская, пересекающие весь населенный пункт с запада на восток.

Общественно-деловая зона формируется в северо-восточной части населенного пункта, по улице Восточная. Проектом сохраняются магазин и сельский клуб с библиотекой. К реконструкции предусмотрены: недействующая баня с целью восстановления технического состояния объекта с проектной мощностью 10 мест; здание недействующего детского сада под гостиницу и общежитие. Развитие общественного центра предусмотрено посредством строительства пункта бытового обслуживания, кафе на 20 мест, спортивной площадки и магазина. В восточной части населенного пункта по улице Первомайская на свободной от застройки территории проектом предусмотрено строительство нового детского сада на 50 мест.

Жилая застройка в хуторе Новопавловский представлена индивидуальными домами. В кварталах со сложившейся застройкой проектными решениями предусмотрен снос ветхого жилья и строительство современных домов. На территории хутора Новопавловский не запланировано размещение производственных и коммунально-складских объектов. В южном направлении от границы хутора проектом предусмотрена перспективная территория производственного назначения на месте ликвидируемой фермы. Важное значение имеет организация рекреационных зон. На территории хутора Ново-павловский запланировано благоустройство общественного центра и укрепление прибрежной территории протоки в границах населенного пункта. Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта в юго-западном направлении, упорядочение планировочной структуры села.

хутор Алексеевский

Основной композиционной осью хутора Алексеевский является улица Ленина, пересекающая весь населенный пункт с запада на восток. Природным структурным элементом является река.

Общественно-деловая зона формируется в южной части населенного пункта, по улице Восточная. Проектом в центральной части хутора сохраняются здание сберкассы, почты, библиотеки, а так же сельского дома культуры. К реконструкции предусмотрены существующие школа и детский сад. Развитие общественного центра предусмотрено посредством строительства кафе на 20 мест, спортивной площадки и пункта бытового обслуживания.

Жилая застройка в хуторе Алексеевский представлена индивидуальными домами. В кварталах со сложившейся застройкой проектными решениями предусмотрен снос ветхого жилья и строительство современных домов.

Проектом запланировано размещение молочно-товарной фермы в восточной части хутора Алексеевский.

Важное значение имеет организация рекреационных зон. На территории хутора Алексеевский запланировано благоустройство общественного центра и укрепление прибрежной территории реки в границах населенного пункта.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта в южном направлении с целью размещения территорий жилой и общественной застройки, упорядочение планировочной структуры села.

хутор Петровский

Транспортный каркас населенного пункта сформирован основными улицами: Красная и Заречная.

Общественно-деловая зона формируется в центральной части населенного пункта, по улице Красная. Развитие общественного центра предусмотрено посредством строительства магазина.

Жилая застройка в хуторе Петровский представлена индивидуальными домами. В кварталах со сложившейся застройкой проектными решениями предусмотрен снос ветхого жилья и строительство современных домов.

На территории хутора Петровский не запланировано размещение производственных и коммунально-складских объектов.

Граница населенного пункта остается без изменений.

хутор Машевский

Транспортный каркас населенного пункта сформирован основными улицами: Первомайская, Почтовая, Степная.

Общественно-деловая зона формируется в центральной части населенного пункта, на пересечении улиц Первомайская и Почтовая. Проектом в центральной и юго-восточной

частях хутора сохраняется магазин. К реконструкции предусмотрен существующий клуб, магазин на пересечении улиц Первомайская и Почтовая. Развитие общественного центра предусмотрено посредством строительства кафе на 20 мест, спортивной площадки, детского сада на 30 мест и пункта бытового обслуживания.

Жилая застройка в хуторе Машевский представлена индивидуальными домами. В кварталах со сложившейся застройкой проектными решениями предусмотрен снос ветхого жилья и строительство современных домов.

Проектом запланировано размещение мусоросортировочного завода к югу от хутора Машевский.

Важное значение имеет организация рекреационных зон. На территории хутора Машевский запланировано благоустройство общественного центра.

Проектными решениями предлагается корректировка существующей границы населённого пункта в восточном и северном направлениях с целью включения в границу территорий жилой застройки, упорядочение планировочной структуры села.

Жилищная сфера

Согласно схеме территориального планирования Гулькевичского района предусматривается определение средней проектной жилищной обеспеченности в поселении до 25 кв.м на человека.

Исходя из прогнозируемой численности населения, проектный объем жилищного фонда поселения к концу расчетного срока должен составить не менее 127,5 тыс. кв.м, в том числе нового жилищного строительства 51,5 тыс. кв.м.

В каждом из населенных пунктов предусматривается упорядочение существующей жилой застройки.

Плотность населения предусматривается в размере не менее 15 чел./га.

Таким образом, площади жилых территорий в населенных пунктах запроектированы в следующих размерах:

с. Соколовское

□ сокращение площади территорий индивидуальной жилой застройки до 264,6 га (снижение на 10,9 га, или 4%);

□ увеличение площади территории малоэтажной жилой застройки порядка в 3 раза – до 8,7 га;

х. Новопавловский

□ сокращение территорий индивидуальной жилой застройки до 93,3 га (снижение на 4,4 га от существующего значения (5%)).

х. Алексеевский

сокращение территорий индивидуальной жилой застройки до 67 га (снижение на 3,8 га, или 6%).

х. Машевский

определение территорий индивидуальной жилой застройки до 75,5 га (рост на 6,5 га от существующего значения (9%)).

х. Петровский

определение территорий индивидуальной жилой застройки до 43,2 га (снижение на 2,4 га от существующего значения (5%)).

Социальная сфера

Предложения по ликвидации объектов указывались в проекте в случае размещения объекта на проектных территориях общего пользования, а так же в случае неудовлетворительного существующего технического состояния объекта. Так проектом предусмотрен снос следующих объектов:

с. Соколовское:

недействующих кафе и бани.

х. Петровский

разрушенного магазина.

х. Алексеевский

недействующей бани.

Потребность населения в объектах социальной сферы (согласно СНиП 2.07.01-89* "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений") на расчетный срок реализации проекта приведена в таблице 7.

№ п/п	Наименование	с.Соколовское				х. Новопавловский				х.Алексеевский				х.Машевский				х.Петровский			
		Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка
<i>Учреждения образования</i>																					
1	Детские дошкольные учреждения, место	140	140	210	-70	0	0	50	-50	0	0	30	-30	0	0	30	-30	0	0	9	-9
2	Общеобразовательные школы, учащиеся	576	576	405	171	0	0	100	-100	350	350	60	290	0	0	60	-60	0	0	10	-10
3	Внешкольные учреждения, место	70	70	28	-43	0	0	10	-10	0	0	6	-6	0	0	6	-6	0	0	2	-2
<i>Учреждения здравоохранения</i>																					
4	Амбулаторно-поликлинические учреждения*, посещения в смену	100	100	92	8	-				-				-				-			
5	Больничные учреждения*, коек	0	0	53	-53	-				-				-				-			
6	ФАП, объект	-				-				1	1	1	0	-				-			
7	Аптеки*, объект	1	1	1	0	-				-				-				-			
8	Выдвижные пункты скорой медицинской помощи*, автомобиль	0	0	1	-1	-				-				-				-			
<i>Спортивные и физкультурно-оздоровительные сооружения</i>																					
9	Спортивный зал, кв.м площади пола	1000	1000	245	755	за счет спортзала в с.Соколовское				н/д	н/д	38	-	-				-			
10	Спортивные площадки, га	1,6	1,6	2,3	-0,7	0	0	0,5	-0,5	0	0	0,3	-0,3	0	0	0,3	-0,3	0	0	0,1	-0,1

Администрация Соколовского сельского поселения

№ п/п	Наименование	с.Соколовское				х. Новопавловский				х.Алексеевский				х.Машевский				х.Петровский			
		Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка	Мд	Мс	Норма	Оценка
<i>Учреждения культуры и искусства</i>																					
11	Клубы, место	510	510	770	160*	100	100	-	-	200	200	145	55	90	90	140	-50	-			
12	Библиотеки*, тыс.ед. хранения	30,5	30,5	30,6	0	7,9	7,9	-	-	13,1	13,1	-	-	-				-			
13	Музей, экспонатов	н/д	н/д	-	-	-				-				-							
<i>Предприятия торговли</i>																					
14	Магазины, кв. м торговой площади	620	620	990	-370	70	70	225	-155	200	200	144	56	100	100	140	-40	0	0	30	-30
<i>Предприятия общественного питания</i>																					
15	Предприятия общественного питания, место	120	120	132	-12	0	0	30	-30	0	0	19	-19	0	0	19	-19	0	0	4	-4
<i>Предприятия бытового и коммунального обслуживания</i>																					
16	Пункт бытового обслуживания, рабочее место	0	0	23	-23	0	0	5	-5	0	0	3	-3	0	0	3	-3	0	0	1	-1
17	Бани, место	0	0	23	-23	0	0	5	-5	0	0	3	-3	0	0	3	-3	0	0	1	-1
<i>Кредитно-финансовые учреждения</i>																					
18	Отделения и филиалы Сбербанка*, операционное место	3	3	3	0	-				-				-				-			
<i>Отделения связи</i>																					
19	Отделения связи*, объект	1	1	1	0	-				1	1	1	0	-				-			
<i>Учреждения жилищно-коммунального хозяйства</i>																					
20	Гостиницы*, место	26	26	20	6	-				-				-				-			
21	Пожарное депо, объект/	0	0	1	-1	-				-				-				-			
	автомобиль	0	0	2	-2	-				-				-				-			
<i>Учреждения управления</i>																					
22	Администрация МО, объект	1	1	1	0	-				-				-				-			

Генеральным планом предусмотрены следующие мероприятия по развитию социальной сферы:

1. Реконструкция существующих объектов:

с. Соколовское

- детского сада "Солнышко" с увеличением мощности до 210 мест;
- средней общеобразовательной школы №14 на 423 учащихся с размещением мастерских на 50 мест;
- музея с отделением Сбербанка на 3 операционных места (вынос библиотеки из здания);
- недействующей бани на 15 мест;

Кроме того, предполагается реконструкция с изменением функционального назначения зданий:

- пекарни в магазин-пекарню;
- гаража в пожарное депо на 2 автомобиля.

х. Новопавловский

- недействующей бани на 10 мест.

Предполагается реконструкция с изменением функционального назначения здания недействующего детского сада в гостиницу-общежитие на 10 мест.

х. Алексеевский

- детского сада на 30 мест;
- средней общеобразовательной школы №27 с уменьшением мощности до 60 учащихся со спортивным залом единовременной пропускной способностью 25 человек.

х. Машевский

- сельского клуба с увеличением мощности до 140 мест;
- недействующего магазина на 100 кв.м торговой площади.

2. Строительство новых объектов в соответствии с нормативной потребностью:

с. Соколовское:

стационар на 55 коек, выдвигной пункт скорой медицинской помощи на 1 автомобиль;

клуб на 160 мест (с учетом потребности х. Новопавловский) с библиотекой на 22,6 тыс. единиц хранения;

- спортивная площадка;
- спортивный комплекс;
- дом быта на 30 рабочих мест;
- кафе на 20 мест;
- 6 магазинов на 400 кв.м торговой площади;
- церковь.

х. Новопавловский:

- детский сад на 50 мест;
- спортивная площадка;
- кафе на 20 мест;
- магазин на 100 кв.м торговой площади;
- пункт бытового обслуживания на 5 рабочих мест.

Недостаток мощностей в объектах торгового назначения и общественного питания будет удовлетворяться за счет объектов, расположенных в с. Соколовское

х. Петровский

- магазин на 30 кв.м торговой площади.

х. Алексеевский

- спортивная площадка;
- кафе на 20 мест;
- пункт бытового обслуживания на 3 рабочих места.

х. Машевский

- детский сад на 30 мест;
- спортивная площадка;
- кафе на 20 мест;
- магазин на 40 кв.м торговой площади;
- рынок оптовой торговли сельскохозяйственной продукцией;
- пункт бытового обслуживания на 3 рабочих места.

Производственная сфера

Генеральным планом предусмотрены следующие мероприятия по развитию производственной сферы:

с. Соколовское:

- упорядочение существующих производственных территорий;
- вынос кирпичного завода за границу населенного пункта (восточнее границы населенного пункта);
- ликвидация части помещений зернотока и фермы на юге села.

Площадь производственного и коммунально-складского назначения в границах населенного пункта к концу расчетного срока должна составить 4,3 га, сельскохозяйственного использования – 35,2 га. Кроме того, выделена территория производственного назначения под перспективное освоение общей площадью 8 га.

х. Новопавловский:

Выделение производственных и коммунально-складского назначения в границах населенного пункта не предусмотрено.

х. Алексеевский:

В течение расчетного срока предполагается выделение территорий площадью 3,4 га под зону животноводства в восточной части населенного пункта.

х. Машевский:

- упорядочение существующих производственных территорий.

Площадь зоны производственного и коммунального назначения в границах населенного пункта к концу расчетного срока должна составить 1,7 га.

х. Петровский:

Выделение производственных и коммунально-складского назначения в границах населенного пункта не предусмотрено.

Территория муниципального образования:

- упорядочение существующих производственных территорий; строительство мусоросортировочного завода (южнее границы х. Машевский); строительство

зерносклада, электроцеха (южнее границы с. Соколовское); строительство склада газовых баллонов (севернее границы с. Соколовское);

□ строительство сельскохозяйственного предприятия (восточнее х. Петровский);

□ вынос крестьянско-фермерского хозяйства севернее границы х. Машевский.

Площадь зоны производственного и коммунально-складского назначения на территории муниципального образования (вне границ населенных пунктов) к концу расчетного срока должна составить 32,8 га, в том числе 19,2 га перспективные территории, сельскохозяйственного использования – 10080 га, в том числе животноводства – 119,2 га, сельскохозяйственных угодий – 9931 га, сельскохозяйственного производства – 29,2 га.

Трудовые ресурсы и прогнозирование численности населения

Анализ демографической ситуации, сложившейся в населенном пункте, производится в рамках проекта схемы территориального планирования Гулькевичского района, выполненной в 2008 году.

На конец 2006 года численность населения муниципального образования составляла порядка 4,7% от общей численности района – 4,8 тыс. чел. Плотность населения в границах муниципального образования 0,4 чел./га.

С 1999 года численность населения сельского поселения снижалась среднегодовыми темпами порядка 0,9%. Абсолютное снижение численности к уровню 1999 года составило 276 человек. Причем темпы снижения численности наиболее существенные в х. Петровский - около 18% к уровню 1999 года (или 28 чел.). Снижение численности так же существенно в с. Соколовское – 6,4% (или 204 чел.).

Расчетные данные, полученные в результате прогнозирования численности населения муниципального образования и населенных пунктов, входящих в его состав, на 2028 г., обобщены в виде таблиц:

Предполагаемое изменение численности и структуры населения с. Соколовское, таблица 8

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	3050	3100	3300
младше трудоспособного возраста, %	15	17	19
трудоспособный возраст, %	60	57	54
старше трудоспособного возраста, %	25	26	27

Предполагаемое изменение численности и структуры населения х. Новопавловский таблица 9

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	730	740	750
младше трудоспособного возраста, %	15	17	19

Администрация Соколовского сельского поселения

трудоспособный возраст, %	60	57	54
старше трудоспособного возраста, %	25	25	27

Предполагаемое изменение численности и структуры населения х. Алексеевский таблица 10

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	470	470	480
младше трудоспособного возраста, %	15	17	19
трудоспособный возраст, %	60	57	54
старше трудоспособного возраста, %	25	26	27

Предполагаемое изменение численности и структуры населения х. Машевский таблица 11

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	440	450	470
младше трудоспособного возраста, %	15	17	19
трудоспособный возраст, %	60	57	54
старше трудоспособного возраста, %	25	26	27

Предполагаемое изменение численности и структуры населения х. Петровский таблица 12

Возрастные группы, используемые при расчете	Прогноз		
	2016 г.	2018 г.	2028 г.
Общая численность населения, чел.	120	110	100
младше трудоспособного возраста, %	13	12	12
трудоспособный возраст, %	62	60	58
старше трудоспособного возраста, %	25	28	30

Из данных таблиц видно, что численность населения муниципального образования будет по прогнозу расти с темпами порядка 0,3% прироста в год, и на конец расчетного срока должна составить порядка 5,1 тыс. чел. (сальдо абсолютного прироста численности по всем населенным пунктам поселения должно составить 0,35 тыс. чел. или 7,4%). Причем основную долю в приросте численности составит с. Соколовское (86%). Проектное снижение численности предполагается лишь в х. Петровский (на 23%). Также предполагается установление тенденции изменения возрастной структуры численности в сторону увеличения доли населения младше трудоспособного возраста (за счет реализации программ, направленных на увеличение рождаемости) и населения в возрасте старше трудоспособного (за счет реализации мероприятий программ улучшения здоровья населения). Исключение из данной тенденции только х. Петровский – где предполагаются более существенные темпы старения населения, при снижении доли лиц младше трудоспособного возраста.

3.2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА ПОСЕЛЕНИЯ, ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

Относительно стабильная демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории сельского поселения не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

В связи с отсутствием предприятий на территории поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

3.3. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в сельском поселении. Воздушные перевозки на территории поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории поселения не развит. Автомобильный транспорт – важная составная часть инфраструктуры 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. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. На пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и "Гулькевичи-Скобелевская" располагается автодорожный мост.

В северо-восточной части сельского поселения на съезде с автомобильной дороги "М-29 Кавказ" находится действующая автогазозаправочная станция на 2 колонки.

На автомобильной дороге "Гулькевичи-Скобелевская" севернее с. Соколовское планируется к застройке автогазозаправочная станция на 2 колонки. На автомобильной дороге "М-29 Кавказ" в районе х. Машевский планируется к застройке комплекс по

обслуживанию автомобилей. В составе которого будут: АГЗС на 2 колонки, АЗС на 4 колонки, СТО на 2 поста, автомойка на 2 поста и мотель на 15 мест.

Ближайшая железнодорожная станция находится в 9 км от хутора Машевский в городе Гулькевичи.

Ближайший аэропорт расположен в г. Краснодар.

село Соколовское

Из объектов дорожного сервиса на территории села имеется: две автозаправочных станции по 3 топливозаправочных колонки в северной части населенного пункта по ул. Советская; станция технического обслуживания на 2 поста на пересечении ул. Школьная и ул. Советская; наземная стоянка автомобильного транспорта на 15 машино-мест у спортивного комплекса "Молодость"; гаражи индивидуального транспорта на 13 машино-мест рядом с пересечением ул. Школьная и ул. Советская; гаражи индивидуального транспорта на 58 машино-мест в районе ул. Черкасова.

хутор Алексеевский

На территории данного населенного пункта имеются 1 действующий остановочный павильон общественного транспорта.

хутор Машевский

На территории данного населенного пункта имеются 2 действующие остановочные павильона общественного транспорта.

хутор Новопавловский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

хутор Петровский

В настоящее время на территории данного населенного пункта объекты транспортного обслуживания отсутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Согласно п. 6.33 и п. 6.36 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

Сооружения для хранения легковых автомобилей всех категорий следует размещать:

- на территориях производственных зон;
- в санитарно-защитных зонах производственных предприятий;
- на территориях жилых районов и микрорайонов (кварталов), в том числе в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами (кварталами).

Автостоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью до 300 машино-мест допускается размещать в жилых районах, микрорайонах (кварталах) при условии соблюдения расстояний от автостоянок до объектов, указанных в таблице № 13.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от гаражей и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	0 и менее	11 – 50	1 - 100	01- 300	0 и менее	1 - 30
Жилые дома	10 <*>	15	25	5	15	25
В том числе торцы жилых домов без окон	10 <*>	10 <*>	15	5	15	25
Общественные здания	10 <*>	10 <*>	15	5	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	0	50	<*>
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	<*>	<*>	50	<*>

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей допускается определять в соответствии с таблицей № 14.

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	количество машино-мест на расчетную единицу	
		2015	2025
1	2	3	4
Здания и сооружения			
Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые и юридические учреждения	100 работающих	28	8
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 работающих	21	9
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	14	9
Дошкольные учреждения	1 объект	5	7
Школы	1 объект	6	8
Больницы	100 коек	7	10
Поликлиники	100 посещений	10	14
Аптеки и аптечные магазины: - торговой площадь до 25 кв.м - торговой площадью свыше 25 кв.м	1 объект на 50 кв. м торговой пл.	2 5	3 7
Спортивные объекты с местами для зрителей	100 мест	5	7
Спортивные тренировочные залы, спортклубы, спорткомплексы (Теннис, конный спорт, горнолыжные центры)	100 одновременных посетителей	20	25
Спортивные тренажерные залы	100 кв.м. общей площади	2	3
Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или одновременных посетителей	21	30
Дома культуры, клубы, танцевальные залы	100 мест или одновременных посетителей	2	15

Администрация Соколовского сельского поселения

Парки культуры и отдыха	100 одновременных посетителей	10	13
Предприятия торговли с площадью торговых залов от 50 до 200 кв.м	100 м торговой площади	7	10
Предприятия торговли с площадью торговых залов до 50 кв.м	100 м торговой площади	5	7
Рынки	50 торговых мест	35	48
Гостиницы прочие в т.ч. коммунальные	100 мест	6	9
Бани	100 одновременных посетителей	15	18
Объекты бытового обслуживания (парикмахерские, ателье, химчистки, прачечные, мастерские)	1 рабочее место	2	3
Рекреационные территории и объекты отдыха			
Пляжи и парки в зонах отдыха (аквапарки)	100 одновременных посетителей	8	8
Лесопарки и заповедники	то же	4	9
Базы кратковременного отдыха	то же	1	9
Гостиницы	то же	1	9
Гостевые дома	1 объект	Не менее 2	
Мотели и кемпинги	то же	По расчетной вместимости	
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или одновременных посетителей и персонала	4	9
Садоводческие товарищества (гостевые автостоянки)	10 участков	3	4

Автостоянки ведомственных автомобилей и легковых автомобилей специального назначения, грузовых автомобилей, а также базы централизованного технического обслуживания и сезонного хранения автомобилей следует размещать в производственных зонах, принимая размеры их земельных участков согласно рекомендуемым нормам таблицы № 15.

Объект	Расчетная единица	Вместимость объекта	Площадь участка под объект, га	
Гаражи для легковых автомобилей	автомобиль	100	0,5	
	Автомобиль	100	2	
Гаражи грузовых автомобилей		200	3,5	
		300	4,5	
		500	6	
	Автобусные парки (гаражи)	Машина	100	2,3
			200	3,5
			300	4,5
		500	6,5	

Расстояния от станций технического обслуживания и автозаправочных станций до жилых домов, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице № 16.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, м			
	от станций технического обслуживания (СТО), при числе постов		от автозаправочных станций (АЗС), с количеством заправок легковых автомобилей в сутки	
	10 и менее	11 - 30	до 500	боле е 500
Жилые дома, в том числе торцы жилых домов без окон	15	25	50*	50
	15	25	50*	50
	15	20	50*	50
	50	<*>		
Общеобразовательные школы и дошкольные образовательные учреждения	50	<*>		
Лечебные учреждения со стационаром	50	<*>	50*	50

Примечания:

1) * - Расстояния от АЗС, предназначенных для заправки только легковых автомобилей в количестве не более 500 машин в сутки, до указанных объектов допускается уменьшать, но принимать не менее 25 м.

2) ** - Расстояния устанавливаются по согласованию с «Роспотребнадзором».

3) Расстояния от АЗС с подземными резервуарами для хранения жидкого топлива до границ земельных участков детских дошкольных учреждений, общеобразовательных школ, школ-интернатов, лечебных учреждений со стационаром или до стен жилых и других общественных зданий и сооружений следует принимать не менее 50 м. Указанное расстояние следует определять от топливораздаточных колонок и подземных резервуаров для хранения жидкого топлива до границ земельных участков социальных объектов.

При установке 2 резервуаров сжиженных углеводородных газов единичной вместимостью по 50 кубических метров противопожарные расстояния до зданий и сооружений (жилых, общественных, производственных), не относящихся к газонаполнительным станциям, допускается уменьшать для надземных резервуаров до 100 метров, для подземных - до 50 метров.

Размеры земельных участков под автозаправочные станции следует принимать из расчета их мощности и набора сопутствующих услуг дорожного сервиса:

на 1 колонку (самообслуживания) – 0,02 га

на 2 колонки - 0,1 га.

3.4. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ПОСЕЛЕНИЯ

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет:

- качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов,
- инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них,
- повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем до 2,0 км в год
 - Оценка технического состояния искусственных сооружений;
 - Разработка проектов и капитальный ремонт искусственных
 - Проведение паспортизация бесхозных участков дорог
 - Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов поселения.
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;
- 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- 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.

Минимальные расчетные показатели улично-дорожной сети на территории поселения, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта.

Минимальные расчетные показатели элементов улично-дорожной сети определяются на основании результатов расчетов перспективного уровня автомобилизации, интенсивности движения автотранспорта и пешеходов.

Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования и сети общественного пассажирского транспорта в населенных пунктах (на 1 кв. км территории):

- плотность улично-дорожной сети - 6 км/кв. км;
- плотность опорной улично-дорожной сети - 0,5 км/кв. км;
- плотность магистральной сети - 2,5 км/кв. км.

Расчётные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования определяют потребность в дорогах вне границ населенных пунктов. Основным показателем обеспеченности территории автомобильными дорогами в объеме

достаточном для обеспечения устойчивого развития поселения и обеспечения благоприятной среды проживания является плотность сети автомобильных дорог общего пользования, которая определяется отношением протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории, к площади территории.

Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования на территории поселения определяется в соответствии с таблицей № 17.

Соколовское сельское поселение Гулькевичского района	Площадь территории (га.)	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования (га)	
		факт	до 2030 г.
1	2	3	4
Всего:	12012,6	56,04	57,0

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах поселения принимаются в соответствии с таблицей № 18.

Категория сельских улиц и дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	60	3,5	2	-
Главная улица	40	3,5	2 – 3	1,5 - 2,25
Улица в жилой застройке:				
Основная	40	3,0	2	1,0 - 1,5
Второстепенная (переулок)	30	2,75	2	1,0
Проезд	20	2,75 - 3,0	1	0 - 1,0
Хозяйственный скотопрогон проезд,	30	4,5	1	-

Минимальные расчетные показатели и параметры элементов улично-дорожной сети, потребности в местах хранения и обслуживания транспортных средств, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта принимаются в соответствии с настоящими нормативами.

Внутрихозяйственные автомобильные дороги в сельскохозяйственных предприятиях и организациях (далее - внутрихозяйственные дороги) в зависимости от их назначения и расчетного объема грузовых перевозок следует подразделять на категории согласно таблице № 19.

Назначение внутрихозяйственных дорог	Расчетный объем грузовых перевозок, тыс. т нетто, в месяц "пик"	Категория дороги
Дороги, соединяющие центральные усадьбы сельскохозяйственных предприятий и организаций с их отделениями, животноводческими комплексами, фермами, полевыми станами, пунктами заготовки, хранения и первичной переработки продукции и другими сельскохозяйственными объектами, а также автомобильные дороги, соединяющие сельскохозяйственные объекты с дорогами общего пользования и между собой, за исключением полевых вспомогательных и внутриплощадных дорог	свыше 10	I-с
	до 10	II-с
Дороги полевые вспомогательные, предназначенные для транспортного обслуживания отдельных сельскохозяйственных угодий или их составных частей	-	III-с

Норматив количества машино-мест, предусматриваемых для закрытого (гаражи, встроенные автостоянки) хранения автотранспорта в границах квартала составляет 70 процентов расчетного парка автомобилей жителей данного квартала. Норматив количества парковочных мест на открытых площадках земельных участков многоквартирных домов на внутриквартальной территории общего пользования

составляет 15 процентов расчетного парка автомобилей жителей квартала. Доступность пунктов организованного хранения транспорта, расположенных за границами квартала не должна превышать 400 метров от границы квартала.

На открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях - не далее 100 м, следует выделять до 10 процентов мест (но не менее одного места) для специального автотранспорта инвалидов с учетом ширины зоны для парковки не менее 3,5 м.

При наличии на стоянке мест для парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к местам стоянки таких машин должна быть не менее 2,5 м.

Минимальные расчетные показатели пассажиропотоков, формирующихся на планируемой территории и обслуживаемых общественным транспортом.

Расчетные показатели размеров пассажиропотоков составляет 50 процентов экономически активного населения территории.

При освоении и развитии территории минимальные показатели для расчета площади конечных пунктов общественного транспорта составляют:

для автобуса - количество машино-мест, необходимое для одновременного размещения не менее 30 процентов транспортных средств, выпускаемых на линию с конечного пункта.

Расчётные показатели допустимой дальности пешеходных подходов от объектов массового посещения до остановок общественного пассажирского транспорта в населённых пунктах следует принимать в соответствии с указанными в таблице № 20.

Объекты массового посещения	Дальности пешеходных подходов, не более, км
Зоны массового отдыха	0,20
Магазины	0,15
Сельскохозяйственные рынки	0,15
Стадионы	0,20
Иные объекты массового посещения	0,25

3.5. ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (далее по тексту - СТО) и гаражами в Соколовском сельском поселении обозначены в СНиП 2.07.01-89*:

□ согласно п. 6.41 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.40 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.33 должна быть 90% обеспеченность населения гаражами и стоянками для постоянного хранения индивидуального легкового автотранспорта.

Исходя из общего количества автомобилей, требований СНиП 2.07.01-89* и наличия объектов дорожного сервиса видно, что для обеспечения нормального функционирования легкового автотранспорта поселения требуется размещение СТО общей мощностью 5 постов.

В соответствии с обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями (160 единиц на 1000 жителей), и учитывая численность населения, проживающего в малоэтажной застройке (около 320 человек в с. Соколовское), потребность в гаражах в с. Соколовское составляет порядка 51 машино-места. В связи с суммарной мощностью гаражей индивидуального автотранспорта в 71 машино-место в с. Соколовское и в соответствии с расчетной потребностью, можно сделать вывод, что в настоящее время в данном населенном пункте спрос на гаражи удовлетворен. Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят:

- интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал,
- динамический коэффициент приведения состава транспортного потока,
- поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей,
- коэффициент загрузки полосы движением,
- доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди,
- средняя длина очереди в автомобилях и метрах,
- удельное число остановок автомобиля,
- коэффициент безостановочной проходимости.

В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2030 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

3.6. ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В сельском поселении в 2015 году сведения зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий не предоставлено. В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов сельского поселения.

- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних

- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков)

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения внутри населенных пунктов предлагается строительство новых и реконструкция уже существующих улиц и дорог. В соответствии с требованиями табл. 9 СНиП 2.07.01-89* ширина проезжей части главных улиц и поселковых дорог – 7,0 м, улиц в жилой застройке и проездов – 6 м. Дорожные одежды улиц предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены в Таблице «Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети» настоящей Программы.

3.7. ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) 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 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. Санитарная охрана и оздоровление воздушного бассейна сельского поселения обеспечивается комплексом защитных мер

технологического, санитарно-технического и планировочного характера. Основными путями снижения загрязнения атмосферного воздуха в целях сокращения суммарных выбросов в атмосферу стационарными источниками выделения предлагается: оптимизация транспортных потоков, отвод основных транспортных потоков от селитебной территории населенных пунктов, модернизация и реконструкция транспортной сети; создание зеленых защитных полос вдоль автомобильных дорог, озеленение улиц и санитарно-защитных зон. Для оперативного контроля состояния компонентов природной среды, выявления несанкционированных выбросов загрязняющих веществ и сбросов загрязненных сточных вод на территории, принятия соответствующих мер по их предупреждению представляется целесообразным: контроль и регулирование выбросов в атмосферу от передвижных источников (автотранспорта и т.п.); контроль соответствия состава топлива, реализуемого на АЗС, установленным нормативам; контроль выполнения работ по озеленению территории санитарно-защитных зон предприятий и объектов, соблюдения режимов санитарно-защитных зон.

На долгосрочную перспективу необходимо предусмотреть мероприятия по переходу на альтернативные существующим, безопасные для окружающей среды источники энергии и тепла (в том числе возобновляемые: солнечную энергию, энергию ветра, термальные воды и т.д.). Для этих целей необходимо проведение исследований всех возможных на территории Гулькевичского района восстанавливаемых источников энергии. На территориях, прилегающих к транспортным магистралям, прогнозируется сохранение состояния атмосферного воздуха на уровне современного фоновое значения, так как неизбежное увеличение количества личных легковых транспортных средств, компенсируется ограничением проектными решениями потока грузового автотранспорта, перспективной организацией движения транзитного и грузового транспорта вне территории жилой застройки.

Строительные и транспортные предприятия характеризуются незначительными максимально-разовыми выбросами загрязняющих веществ, в основном предельных углеводородов, продуктов сгорания топлива и пылевыми неорганизованными выбросами.

В качестве шумозащитных мероприятий, при реализации которых прогнозируется уменьшение акустического дискомфорта, предусматривается: устройство санитарно-защитных зон между жилой застройкой и промышленными, коммунально-складскими и транспортными предприятиями, являющимися пространственными источниками шума; использование специального озеленения между жилой застройкой и автомобильными дорогами с интенсивным движением.

4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов:

- вариант 1 (базовый),
- вариант 2 (умеренно-оптимистичный),
- вариант 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования

наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ. РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО – ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета сельского поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий:

- по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении,
- по проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек,
- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков),
- мероприятия по организации транспортного обслуживанию.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией сельского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на

конкретный участок автомобильной дороги.

Решения Администрации Соколовского СП о проведении комплексных мероприятий по организации дорожного движения, в том числе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; мероприятий по внедрению интеллектуальных транспортных систем; мероприятий по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; мероприятий по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности отсутствуют.

Вместе с тем, при разработке настоящей Программы разработаны комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно- методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в том числе проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению

- Приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

- Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры сельского поселения должны стать:

на первом этапе (2016-2020 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений

- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения.

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

На втором этапе (2021-2025 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения

- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах поселения.

На третьем этапе на перспективу (2026-2035 годы):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- проектирование и создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории поселения;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

Таблица 21. График выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Администрация Соколовского сельского поселения

ОКС	ВИД	Объем денежных средств, млн. руб.					Проект
		всего	В том числе				
			Федеральный бюджет	Бюджет субъекта РФ	Местный бюджет	Внебюджетные источники	
-	-	2016-2030	2016-2030	2016-2030	2016-2030	2016-2030	2016-2030
С. Соколовское	дороги	10,0	-	-	-	-	-
Х. Алексеевский	дороги	5,0	-	-	-	-	-
Хутор Машевский	дороги	5,0	-	-	-	-	-
Хутор Новопавловский	дороги	3,0	-	-	-	-	-
Хутор Петровский	дороги	1,5	-	-	-	-	-
Соколовское СП строительство комплекса по обслуживанию транзитного транспорта на автомобильной дороге "М-29 Кавказ": мотель на 15 мест; СТО на 2 поста; автомойка на 2 поста; АЗС на 4 колонки и АГЗС на 2 колонки	сервис	2,0	-	-	-	-	-
С. Соколовское строительство СТО на 7 постов, АГЗС на 5 топливораздаточных колонок и автомойки на 2 поста, на автомобильной дороге местного значения "Гулькевичи-Скоблевская", в северной части села	сервис	3,5	-	-	-	-	-

5.1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

5.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО – ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

5.3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса определена исходя из уровня автомобилизации на расчетный срок и проектной численности жителей. Расчетный уровень автомобилизации согласно п. 6.3 СНиП 2.07.0189* принят равным 250 автомобилям на 1000 человек. При этом расчетное количество автомобилей равно: с. Соколовское 825 единиц (численность населения на расчетный срок 3300 человек), х. Алексеевский 120 единиц (численность населения на расчетный срок 480 человек), х. Машевский 118 единиц (численность населения на расчетный срок 470 человек), х. Новопавловский 175 единиц (численность населения на расчетный срок 700 человек), х. Петровский 25 единиц (численность населения на расчетный срок 100 человек).

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, СТО и гаражами в Соколовском сельском поселении обозначены в СНиП 2.07.0189*:

□ согласно п. 6.41 потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.40 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

□ согласно п. 6.33 должна быть 90% обеспеченность населения гаражами и стоянками для постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

Для обеспечения поселения объектами транспортного обслуживания, генеральным планом предлагаются следующие мероприятия:

сохранение автодорожного моста на пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и "Гулькевичи-Скобелевская";

строительство комплекса по обслуживанию транзитного транспорта на автомобильной дороге "М-29 Кавказ", включающего в себя: мотель на 15 мест; СТО на 2 поста; автомойку на 2 поста; АЗС на 4 колонки и АГЗС на 2 колонки.

село Соколовское

Для обеспечения села объектами транспортного обслуживания, генеральным планом предлагаются следующие мероприятия:

ликвидация двух существующих автозаправочных станций, расположенных в северной части населенного пункта;

□ строительство СТО мощностью 7 постов, АГЗС мощностью 5 топливораздаточных колонок и автомойки мощностью 2 поста, на автомобильной дороге местного значения "Гулькевичи-Скобелевская", в северной части села Соколовское, в соответствии с расчетным количеством автомобилей и требованиями СНиП 2.07.0189*;

В соответствии с нормативными требованиями и с расчетной обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями (215 автомобилей на 1000 жителей), учитывая планируемую численность населения, размещаемого в малоэтажной жилой застройке (650 человек), для обеспечения населения местами для постоянного хранения личного автотранспорта, генеральным планом предлагается строительство гаражных кооперативов суммарной мощностью 140 машино-мест, рядом с многоквартирными домами;

□ хранение личного автотранспорта жителей, обеспеченных индивидуальным жильем, предусматривается на территории приусадебных участков.

хутор Алексеевский

Генеральным планом предлагается ликвидация остановочного павильона общественного транспорта. В связи с незначительной удаленностью обслуживание личного автотранспорта предусматривается на территории села Соколовское.

хутор Машевский

Генеральным планом предлагается ликвидация 2 остановочных павильонов общественного транспорта. В связи с незначительной удаленностью обслуживание личного автотранспорта предусматривается на территории села Соколовское.

хутор Новопавловский

В связи с незначительной удаленностью обслуживание личного автотранспорта предусматривается на территории села Соколовское.

хутор Петровский

В связи с незначительной удаленностью обслуживание личного автотранспорта предусматривается на территории села Соколовское.

Объекты местного значения на уровне муниципального района: комплекс по обслуживанию транзитного транспорта, включающего в себя: мотель на 15 мест; СТО на 2 поста; автомойку на 2 поста; АЗС на 4 колонки и АГЗС на 2 колонки.

5.4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

5.6. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ ПОСЕЛЕНИЯ

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- 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.

- 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.

- 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. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- Мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории сельского поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

В соответствии со Схемой территориального планирования Гулькевического муниципального района предусмотрено: строительство автомобильной дороги IV технической категории Соколовское-Новокрасный в обход населенных пунктов хутор Алексеевский, село Пушкинское с примыканием к хутору Новокрасный, протяженностью в границах поселения 3,0 км; строительство автомобильной дороги IV технической категории подъезд к с. Соколовское протяженностью 0,4 км; строительство автомобильных дорог местного значения, предназначенных для обеспечения связи населенных пунктов с такими объектами, как молочно-товарные фермы, кладбища, канализационные очистные сооружения, зоны складирования и захоронения отходов и др. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 6,9 км; автомобильные дороги, не затронутые строительством и реконструкцией, сохраняются.

При рассмотрении состояния существующей улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в состав Соколовского сельского поселения, были выявлены недостатки, для устранения которых генеральным планом предлагаются

нижеприведенные мероприятия. В соответствии с п. 6.17 СНиП 2.07.0189* введена четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям. С учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть разделена на следующие категории: автомобильная дорога регионального или межмуниципального значения; автомобильная дорога местного значения; поселковые дороги; улицы в жилой застройке основные; улицы в жилой застройке второстепенные; проезды. Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения внутри населенных пунктов предлагается строительство новых и реконструкция уже существующих улиц и дорог. В соответствии с требованиями табл. 8 СНиП 2.07.0189* ширина проезжей части улиц жилой застройки основных – 6 - 7 м, улиц в жилой застройке второстепенных и проездов – 6 м. Дорожные одежды улиц предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0 - 2,25м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены в таблице 22.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Ед. изм.	Кол-во
село Соколовское	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	29,2 / 174830
	в том числе по категориям:	км / м2	0,1 / 510
	автомобильная дорога регионального или межмуниципального значения (асфальтобетонное) –	км / м2	0,5 / 3170
	автомобильная дорога местного значения (асфальтобетонное) –	км / м2	0,8 / 4540
	автомобильная дорога местного значения (грунтовое) –	км / м2	11,4 / 68250
	улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2	8,4 / 50690
	улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) –	км / м2	5,5 / 33170
проезды (асфальтобетонное) –	км / м2	2,3 / 13850	
проезды (неукрепленные каменные материалы) –	км / м2	0,2 / 650	
хутор Алексеевский	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	6,9 / 40307
	в том числе по категориям:	км / м2	0,1 / 127
	автомобильная дорога местного значения (асфальтобетонное) –	км / м2	0,1 / 340
	автомобильная дорога местного значения (неукрепленные каменные материалы) –	км / м2	2,3 / 13640
	улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2	2,1 / 12340
	улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) –	км / м2	0,1 / 510
	проезды (асфальтобетонное) –	км / м2	2,2 / 13350
проезды (неукрепленные каменные материалы) –	км / м2		
хутор Машевский	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	4,5 / 26660
	в том числе по категориям:	км / м2	0,1 / 310
	автомобильная дорога местного значения (асфальтобетонное) –	км / м2	3,0 / 17910
	улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) –	км / м2	1,4 / 8430
	улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) –	км / м2	1,1 / 6110
проезды (асфальтобетонное) –	км / м2		
хутор Новопавловский	Общая протяженность / общая площадь покрытия,	км / м2	7,2 / 42740

Администрация Соколовского сельского поселения

Населенный пункт	Показатели улично-дорожной сети	Ед. изм.	Кол-во
	в том числе по категориям: автомобильная дорога местного значения (грунтовое) – поселковые дороги (асфальтобетонное) – улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) – улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) – проезды (асфальтобетонное) – проезды (неукрепленные каменные материалы) –	км / м2 км / м2 км / м2 км / м2 км / м2 км / м2	0,1 / 700 1,3 / 7550 3,9 / 23410 0,9 / 5610 0,8 / 4700 0,3 / 1750
хутор Петровский	Общая протяженность / общая площадь покрытия, в том числе по категориям: улицы в жилой застройке основные (асфальтобетонное) – улицы в жилой застройке второстепенные (асфальтобетонное) – проезды (асфальтобетонное) –	км / м2 км / м2 км / м2 км / м2	3,8 / 22550 1,3 / 7580 1,6 / 9720 0,9 / 5250

Для обеспечения поселения объектами транспортного обслуживания, генеральным планом предлагаются следующие мероприятия: сохранение автодорожного моста на пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и "Гулькевичи-Скоблевская".

село Соколовское

Объекты местного значения на уровне муниципального района: объекты транспортной инфраструктуры: автомобильная дорога IV технической категории Соколовское-Новокрасный в обход населенных пунктов хутор Алексеевский, село Пушкинское с примыканием к хутору Новокрасный, протяженностью в границах поселения 3,0 км.

Объекты местного значения на уровне сельского поселения: автомобильные дороги: строительство автомобильной дороги IV технической категории подъезд к с. Соколовское протяженностью 0,4 км; строительство автомобильных дорог местного значения, предназначенных для обеспечения связи населенных пунктов с такими объектами, как молочно-товарные фермы, кладбища, канализационные очистные сооружения, зоны складирования и захоронения отходов и др. Эти дороги отнесены к V категории, имеют капитальный тип дорожной одежды и асфальтобетонное покрытие; их общая протяженность составляет 5,5 км.

Улично-дорожная сеть: автомобильная дорога регионального или межмуниципального значения, общей протяженностью 0,1 км; автомобильная дорога местного значения, общей протяженностью 1,7 км; поселковые дороги, общей протяженностью 1,3 км; улицы в жилой застройке основные, общей протяженностью 21,9 км; улицы в жилой застройке второстепенные, общей протяженностью 13,3 км; проезды, общей протяженностью 13,3 км.

6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Соколовского сельского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 52.680 тыс. рублей.

Таблица 23. Укрупненная оценка необходимых инвестиций по объектам транспортной инфраструктуры

Наименование мероприятия	Местоположение	Параметры				Сроки реализации в плановом периоде	примечание
		Вид транспорта/дорожного хозяйства	Цели и задачи	Источник финансирования категория			
				Средства бюджета всех уровней, тыс. руб.	Внебюджетные средства, тыс. руб.		
Поселок Кубань							
Строительство дорог	Село Соколовское	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности услуг	15 000	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Х. Алексеевский	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности услуг	8500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Х. Машевский	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности услуг	8500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
Строительство дорог	Х. Новопавловский	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности услуг	2500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами

Администрация Соколовского сельского поселения

Строительство дорог	Х. Новопетровский	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности услуг	2500	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
сохранение автодорожного моста на пересечении автомобильных дорог "М-29 Кавказ" и "Гулькевичи-Скобелевская"	Соколовское СП	Дороги (главные улицы, второстепенные дороги, проезды)	Повышение доступности услуг	1750	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
строительство комплекса по обслуживанию транзитного транспорта на автомобильной дороге "М-29 Кавказ", включающего в себя: мотель на 15 мест; СТО на 2 поста; автомойку на 2 поста; АЗС на 4 колонки и АГЗС на 2 колонки	С. Соколовское	сервис	Повышение доступности услуг	1050	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
ликвидация двух существующих автозаправочных станций, расположенных в северной части населенного пункта; строительство СТО мощностью 7 постов, АГЗС мощностью 5 топливо-раздаточных колонок и автомойки мощностью 2 поста, на автомобильной дороге местного значения "Гулькевичи-Скобелевская", в северной части села Соколовское, в соответствии с расчетным количеством автомобилей и требованиями СНиП 2.07.0189*;	Село Соколовское	сервис	Повышение доступности услуг	2880	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами
автомобильная дорога IV технической категории Соколовское-Новокрасный в обход населенных пунктов хутор Алексеевский, село Пушкинское с примыканием к хутору Новокрасный, протяженностью в границах поселения 3,0 км; комплекс по обслуживанию транзитного транспорта, включающего в себя: мотель на 15 мест; СТО на 2 поста; автомойку на 2 поста; АЗС на 4 колонки и АГЗС на 2 колонки	Соколовское СП	Дороги/сервис	Повышение качества услуг	10000	-	Расчетный срок до 2030 года	Пересчет цен в соответствии со сметными нормативами

7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы

Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%,$$

где: V_{факт} - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; V_{пл} - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u - сумма «положительной экономии».

$$P1 = (8500 + 4500) / 7500 * 100 \% = 173 \%$$

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$;

муниципальная программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

При условии, что значение показателя $P1 = 173 \%$ муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P1 (173 \%) < 100\%$;

Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, \quad i = 1,$$

где: K_i - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

$$P2 = 70 \% / 2 = 35 \%$$

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%$, где: P_i факт - фактическое значение i показателя за отчетный год; P_i пл - плановое значение i показателя на отчетный год.

$$K_i = 70 / 100 * 100 \% = 70 \%$$

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за

отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = 100\%$. В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: $K_i = 0\%$.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$

муниципальная программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

При условии, что значение показателя $P_2 (35\%) < 75\%$, муниципальная программа в части расчетов не выполнена.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле: $\text{Ритог} = (P_1 + P_2) / 2$, где: Ритог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

$\text{Ритог} = (173+35)/2 = 104\%$.

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

$\text{Ритог} > 100\%$ высокоэффективная;

$90\% < \text{Ритог} < 100\%$ эффективная;

$75\% < \text{Ритог} < 90\%$ умеренно эффективная;

$\text{Ритог} < 75\%$ неэффективная.

При условии, что значение показателя $\text{Ритог} = 104\%$, $\text{Ритог} > 100\%$ высокоэффективная.

Минимальные расчетные показатели улично-дорожной сети на территории поселения, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта.

Минимальные расчетные показатели элементов улично-дорожной сети определяются на основании результатов расчетов перспективного уровня автомобилизации, интенсивности движения автотранспорта и пешеходов.

Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования и сети общественного пассажирского транспорта в населенных пунктах (на 1 кв. км территории):

- плотность улично-дорожной сети - 6 км/кв. км;

- плотность опорной улично-дорожной сети - 0,5 км/кв. км;
- плотность магистральной сети - 2,5 км/кв. км.

Расчётные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования определяют потребность в дорогах вне границ населенных пунктов.

Расчетные показатели сети автомобильных дорог.

Основным показателем обеспеченности территории автомобильными дорогами в объеме достаточном для обеспечения устойчивого развития поселения и обеспечения благоприятной среды проживания является плотность сети автомобильных дорог общего пользования, которая определяется отношением протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории, к площади территории.

Расчетные показатели плотности сети автомобильных дорог общего пользования на территории поселения определяется в соответствии с таблицей 24.

Сельское поселение Соколовское Гулькевичского района	Площадь территории (га.)	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, (га)	
		факт	до 2030 г.
1	2	3	4
Всего:	12012,6	56,04	57,0

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах поселения принимаются в соответствии с таблицей 25.

Категория сельских улиц и дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	60	3,5	2	-
Главная улица	40	3,5	2 – 3	1,5 - 2,25
Улицы в жилой застройке:				
Основная	40	3,0	2	1,0 - 1,5
Второстепенная (переулок)	30	2,75	2	1,0
Проезд	20	2,75 - 3,0	1	0 - 1,0
Хозяйственный проезд, скотопроезд	30	4,5	1	-

Минимальные расчетные показатели и параметры элементов улично-дорожной сети, потребности в местах хранения и обслуживания транспортных средств, организации общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения, организации внешнего транспорта принимаются в соответствии с настоящими нормативами.

Внутрихозяйственные автомобильные дороги в сельскохозяйственных предприятиях и организациях (далее - внутрихозяйственные дороги) в зависимости от их назначения и расчетного объема грузовых перевозок следует подразделять на категории согласно таблице 26.

Назначение внутрихозяйственных дорог	Расчетный объем грузовых перевозок, тыс. т нетто, в месяц "пик"	Категория дороги
Дороги, соединяющие центральные усадьбы сельскохозяйственных предприятий и организаций с их отделениями, животноводческими комплексами, фермами, полевыми станами, пунктами заготовки, хранения и первичной переработки продукции и другими сельскохозяйственными объектами, а также автомобильные дороги, соединяющие сельскохозяйственные объекты с	свыше 10	I-с
	до 10	II-с

дорогами общего пользования и между собой, за исключением полевых вспомогательных и внутриплощадных дорог		
Дороги полевые вспомогательные, предназначенные для транспортного обслуживания отдельных сельскохозяйственных угодий или их составных частей	-	III-с

Норматив количества машино-мест, предусматриваемых для закрытого (гаражи, встроенные автостоянки) хранения автотранспорта в границах квартала составляет 70 процентов расчетного парка автомобилей жителей данного квартала.

Норматив количества парковочных мест на открытых площадках земельных участков многоквартирных домов на внутриквартальной территории общего пользования составляет 15 процентов расчетного парка автомобилей жителей квартала.

Доступность пунктов организованного хранения транспорта, расположенных за границами квартала не должна превышать 400 метров от границы квартала.

На открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях - не далее 100 м, следует выделять до 10 процентов мест (но не менее одного места) для специального автотранспорта инвалидов с учетом ширины зоны для парковки не менее 3,5 м.

При наличии на стоянке мест для парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к местам стоянки таких машин должна быть не менее 2,5 м.

Минимальные расчетные показатели пассажиропотоков, формирующихся на планируемой территории и обслуживаемых общественным транспортом.

Расчетные показатели размеров пассажиропотоков составляет 50 процентов экономически активного населения территории.

При освоении и развитии территории минимальные показатели для расчета площади конечных пунктов общественного транспорта составляют:

для автобуса - количество машино-мест, необходимое для одновременного размещения не менее 30 процентов транспортных средств, выпускаемых на линию с конечного пункта.

Расчётные показатели допустимой дальности пешеходных подходов от объектов массового посещения до остановок общественного пассажирского транспорта в населённых пунктах следует принимать в соответствии с указанными в таблице № 27.

Объекты массового посещения	Дальности пешеходных подходов, не более, км
Зоны массового отдыха	0,20
Магазины	0,15
Сельскохозяйственные рынки	0,15
Стадионы	0,20
Иные объекты массового посещения	0,25

Сооружения для хранения легковых автомобилей всех категорий следует размещать:

- на территориях производственных зон;
- в санитарно-защитных зонах производственных предприятий;
- на территориях жилых районов и микрорайонов (кварталов), в том числе в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами (кварталами).

автостоянки для хранения легковых автомобилей, принадлежащих постоянному населению, целесообразно временно размещать на участках, резервируемых для перспективного строительства объектов и сооружений различного функционального назначения.

Автостоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью до 300 машино-мест допускается размещать в жилых районах, микрорайонах (кварталах) при условии соблюдения расстояний от автостоянок до объектов, указанных в таблице 28.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, метров					
	от гаражей и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11 – 50	51 - 100	101- 300	10 и менее	11 - 30
Жилые дома	10 <*>	15	25	35	15	25
В том числе торцы жилых домов без окон	10 <*>	10 <*>	15	25	15	25
Общественные здания	10 <*>	10 <*>	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	<*>
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	<*>	<*>	50	<*>

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей допускается определять в соответствии с таблицей 29.

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	количество машино-мест на расчетную единицу	
		2015	2025
1	2	3	4
Здания и сооружения			
Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые и юридические учреждения	100 работающих	28	38
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 работающих	21	29
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	14	19
Дошкольные учреждения	1 объект	5	7
Школы	1 объект	6	8
Больницы	100 коек	7	10
Поликлиники	100 посещений	10	14
Аптеки и аптечные магазины: - торговой площадь до 25 кв.м - торговой площадью свыше 25 кв.м	1 объект на 50 кв. м торговой пл.	2 5	3 7
Спортивные объекты с местами для зрителей	100 мест	5	7
Спортивные тренировочные залы, спортклубы, спорткомплексы (Теннис, конный спорт, горнолыжные центры)	100 одновременных посетителей	20	25
Спортивные тренажерные залы	100 кв.м. общей площади	2	3
Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или единовременных посетителей	21	30
Дома культуры, клубы, танцевальные залы	100 мест или единовременных посетителей	12	15
Парки культуры и отдыха	100 одновременных посетителей	10	13
Предприятия торговли с площадью торговых залов от 50 до 200 кв.м	100 м торговой площади	7	10
Предприятия торговли с площадью торговых залов до 50 кв.м	100 м торговой площади	5	7
Рынки	50 торговых мест	35	48
Гостиницы прочие в т.ч. коммунальные	100 мест	6	9
Бани	100 одновременных посетителей	15	18
Объекты бытового обслуживания (парикмахерские, ателье, химчистки, прачечные, мастерские)	1 рабочее место	2	3
Рекреационные территории и объекты отдыха			
Пляжи и парки в зонах отдыха (аквапарки)	100 одновременных посетителей	28	38
Лесопарки и заповедники	то же	14	19

Администрация Соколовского сельского поселения

Базы кратковременного отдыха	то же	21	29
Гостиницы	то же	21	29
Гостевые дома	1 объект	Не менее 2	
Мотели и кемпинги	то же	По расчетной вместимости	
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовременных посетителей и персонала	14	19
Садоводческие товарищества (гостевые автостоянки)	10 участков	3	4

Автостоянки ведомственных автомобилей и легковых автомобилей специального назначения, грузовых автомобилей, а также базы централизованного технического обслуживания и сезонного хранения автомобилей следует размещать в производственных зонах, принимая размеры их земельных участков согласно рекомендуемым нормам таблицы 30.

Объект	Расчетная единица	Вместимость	Площадь участка под объект, га	
Гаражи для легковых автомобилей	автомобиль	100	0,5	
	Автомобиль	100	2	
Гаражи грузовых автомобилей		200	3,5	
		300	4,5	
		500	6	
	Автобусные парки (гаражи)	Машина	100	2,3
			200	3,5
		300	4,5	
		500	6,5	

Расстояния от станций технического обслуживания и автозаправочных станций до жилых домов, общественных зданий, а также до участков дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ, лечебных учреждений, размещаемых на селитебных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 31.

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, м			
	от станций технического обслуживания (СТО), при числе постов		от автозаправочных станций (АЗС), с количеством заправок легковых автомобилей в сутки	
	10 и менее	11 - 30	до 500	более 500
Жилые дома,	15	25	50*	50
в том числе торцы жилых домов без окон	15	25	50*	50
Общественные здания	15	20	50*	50
Общеобразовательные школы и дошкольные образовательные учреждения	50	≤*		
Лечебные учреждения со стационаром	50	≤*	50*	50

Примечания:

1) * - Расстояния от АЗС, предназначенных для заправки только легковых автомобилей в количестве не более 500 машин в сутки, до указанных объектов допускается уменьшать, но принимать не менее 25 м.

2) ** - Расстояния устанавливаются по согласованию с «Роспотребнадзором».

3) Расстояния от АЗС с подземными резервуарами для хранения жидкого топлива до границ земельных участков детских дошкольных учреждений, общеобразовательных школ, школ-интернатов, лечебных учреждений со стационаром или до стен жилых и других общественных зданий и сооружений следует принимать не менее 50 м. Указанное расстояние следует определять от топливораздаточных колонок и подземных резервуаров для хранения жидкого топлива до границ земельных участков социальных объектов.

При установке 2 резервуаров сжиженных углеводородных газов единичной вместимостью по 50 кубических метров противопожарные расстояния до зданий и сооружений (жилых, общественных, производственных), не относящихся к газонаполнительным станциям, допускается уменьшать для надземных резервуаров до 100 метров, для подземных - до 50 метров.

Размеры земельных участков под автозаправочные станции следует принимать из расчета их мощности и набора сопутствующих услуг дорожного сервиса: на 1 колонку (самообслуживания) – 0,02 га; на 2 колонки - 0,1 га.

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

Совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения предусматривает следующие мероприятия:

1. Внесение изменений в Генеральный план сельского поселения:

- при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий Программы;
- при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории;
- при наступлении событий, выявляющих новые приоритеты в развитии поселения, а также вызывающих потерю своей значимости отдельных мероприятий.

Для информационного обеспечения реализации Программы необходимо функционирование, использование и доступность сайта муниципального образования сельское поселение.

Основными задачами по нормативному правовому и информационному обеспечению реализации мероприятий являются:

- обеспечение контроля за реализацией генерального плана поселения;
- разработка муниципальных правовых актов в области градостроительных и земельно-имущественных отношений;
- внедрение в практику предоставления земельных участков из состава земель муниципальной собственности на территории поселения для целей строительства и целей, не связанных со строительством, процедуры торгов (конкурсов, аукционов).

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

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 транспортной 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», Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) 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 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 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.

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 поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. 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 по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.