

**ООО «Проектно-Исследовательский Центр»**

**УТВЕРЖДАЮ: Глава  
Бородинского сельского поселения  
Приморско-Ахтарского района  
Краснодарского края**

\_\_\_\_\_ Туров В.В.

М.П.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
БОРОДИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
ПРИМОРСКО-АХТАРСКОГО РАЙОНА  
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ  
НА 2017-2027 ГОДЫ**

**2017 г.**

# Содержание

|  |    |
|--|----|
| Введение.....  | 5  |
| 1. Паспорт программы.....  | 7  |
| 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры. 10  |    |
| 2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации..... | 12 |
| 2.2 Социально-экономическая характеристика.....  | 14 |
| 2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....   | 15 |
| 2.4 Характеристика сети дорог, оценка качества содержания дорог.....   | 16 |
| 2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками.....   | 26 |
| 2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....   | 27 |
| 2.7 Характеристика условий немоторизованного передвижения.....   | 28 |
| 2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.....   | 28 |
| 2.9 Анализ безопасности дорожного движения.....  | 28 |
| 2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровья населения.....   | 30 |
| 2.11 Характеристика существующих условий в перспективе развития и размещения транспортной инфраструктуры.....  | 31 |
| 2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....   | 32 |
| 2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....  | 33 |
| 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов.....  | 36 |
| 3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития .....   | 36 |

|  |    |
|--|----|
| 3.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения.....   | 37 |
| 3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения.....  | 37 |
| 3.4 Прогноз развития дорожной сети сельского поселения.....  | 38 |
| 3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....   | 39 |
| 3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....   | 40 |
| 3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....  | 41 |
| 4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....   | 42 |
| 5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий..... | 46 |
| 5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....   | 48 |
| 5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....  | 48 |
| 5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого паркового пространства.....   | 48 |
| 5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....   | 49 |
| 5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....   | 49 |
| 5.6 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.....   | 49 |

|   |    |
|---|----|
| 5.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.....  | 50 |
| 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....  | 58 |
| 7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....  | 65 |
| 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения, городского округа..... | 69 |

## Введение

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

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

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

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

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

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

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

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

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

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

– условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

– эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

## 1. Паспорт программы

### Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения, Приморско-Ахтарского района, Краснодарского края на 2017-2027 гг.

|   |  |
|---|--|
| <b>Наименование</b>                       | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения, Приморско-Ахтарского района, Краснодарского края на 2017- 2027гг.  |
| <b>Основание для разработки программы</b> | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения, Приморско-Ахтарского района, Краснодарского края на 2017-2027 гг. разработана на основании следующих документов: <ul style="list-style-type: none"><li>- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ;</li><li>- Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li><li>- Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li><li>- Постановление Правительства РФ от 1 октября 2015 г. № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li><li>- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;</li><li>- Распоряжение Правительства от 3.07.1996 г. №1063-р (с изменениями от 23.05.2014 года);</li><li>- Устав Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края;</li><li>- СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».</li></ul> |
| <b>Наименование заказчика:</b>            | Администрация Бородинского сельского поселения   |
| <b>Разработчик программы:</b>             | ООО «Проектно-Исследовательский Центр»   |
| <b>Местонахождение программы</b>          | Россия, Краснодарский край, Приморско-Ахтарский район, ст.Бородинская, ул.Ленина, 18.  |
| <b>Цели программы</b>                     | <ul style="list-style-type: none"><li>— развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;</li><li>— повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;</li><li>— повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.</li></ul>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Задачи программы</b></p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;</li> <li>– повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;</li> <li>– обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;</li> <li>– увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей.</li> </ul>   |
| <p><b>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</li> <li>– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>– протяженность пешеходных дорожек;</li> <li>– протяженность велосипедных дорожек;</li> <li>– обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;</li> <li>– количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;</li> <li>– обеспеченность транспортного обслуживания населения.</li> </ul> |
| <p><b>Сроки и этапы реализации программы</b></p>   | <p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2027гг. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны с разбивкой по годам.</p>   |
| <p><b>Объемы и источники финансирования</b></p>  | <p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2027 годах – 16 225,8 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 - 2027 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>   |
| <p><b>Мероприятия программы</b></p>  | <p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по</p>   |



|  |   |
|--|---|
|  | <p>содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>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.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p> |
|--|---|

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

### **Общие сведения**

В состав Бородинского сельского поселения входят 2 населенных пункта: станция Бородинская и хутор Морозовский. Административным центром Бородинского сельского поселения является ст.Бородинская.

Бородинское сельское поселение наделено Законом Краснодарского края от 07.06.2004 № 712- КЗ «Об установлении границ муниципального образования Приморско-Ахтарский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований –городского и сельских поселений - и установлении их границ» статусом сельского поселения, входящего в состав территории Приморско-Ахтарского района.

Местное самоуправление в поселении осуществляется в границах поселения, установленных Законом Краснодарского края от 07.06.2004 № 712 - КЗ «Об установлении границ муниципального образования Приморско-Ахтарский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского и сельских поселений - и установлении их границ».

Бородинское сельское поселение граничит:

- на западе – с берегом Азовского моря;
- на востоке – с Бриньковским сельским поселением;
- на юго-востоке, юге и юго-западе – с Приморско-Ахтарским городским поселением.

Землепользования муниципального образования включают в себя земли администрации Бородинского сельского поселения.

Административным центром района является город Приморско-Ахтарск.

### **Природно-климатические условия**

Располагается Бородинское сельское поселение в северо-западной части Приморско-Ахтарского района. Характеризуется умеренно-континентальным

климатом с жарким и сухим летом и умеренно холодной зимой с устойчивым снежным покровом и хорошо выраженными переходными сезонами. Район относится к территории обладающей недостаточным увлажнением.

Основная часть района представляет собой равнину. На территории сельского поселения добывают минеральное топливо — природный газ.

В таблице №1 приведены основные климатические характеристики Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района.

Таблица 1

| Показатели                        | Единицы измерения | Величина               |
|-----------------------------------|-------------------|------------------------|
| 1                                 | 2                 | 3                      |
| Среднегодовая температура воздуха | С <sup>0</sup>    | 12,4                   |
| Глубина промерзания: средняя      | см                | 60                     |
| Наибольшая                        | см                | 100                    |
| Среднегодовое количество осадков  | мм                | 602                    |
| Направление господствующих ветров |                   | Юго-западное, западное |
| Сейсмичность                      | баллов            | 7                      |

Почвы представлены черноземами глинистого и тяжелосуглинистого механического состава в северо-восточной части Приморско-Ахтарского района и луговыми и лугово-аллювиальными почвами небольшой мощности с признаками заболоченности в верхних слоях – в остальных частях района.

Гидросфера района состоит из: Азовского моря, речной сети, лиманов, озер, прудов, водохранилищ, оросительных каналов и систем. Наиболее крупными озерами являются: Скелеватое, Комковатое, Ахтарские Солёные озера. Наиболее крупные из лиманов Ахтарский, Бейсугский, Байковский, Рясный.

Природно – климатические условия территории Бородинского сельского поселения достаточно благополучные. Поэтому вероятность возникновения ЧС природного характера невелика. Причиной их могут стать резкие колебания температур, усиление ветра до штормового, налипание мокрого снега, сверхнормативные выпадания осадков, что может привести к возникновению

снежных заносов, в зимний период, и поднятие уровня грунтовых вод в теплое время года.

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

Изменение границ поселения осуществляется по инициативе населения, органов местного самоуправления, органов государственной власти Краснодарского края, федеральных органов государственной власти. Изменение границ не допускается без учета мнения населения поселения. Изменение границ поселения осуществляется законом Краснодарского края.

Станица Бородинская является административным центром Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района Краснодарского края. Поселение расположено в северо-западной части Приморско-Ахтарского района.

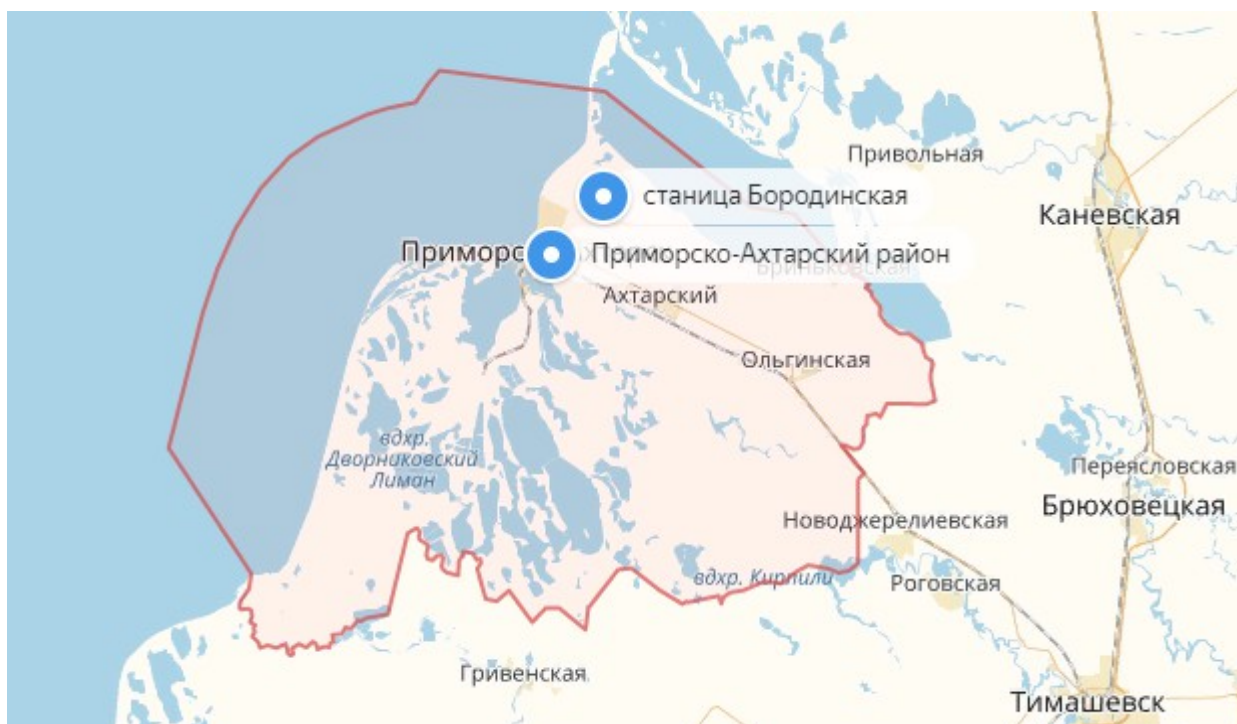


Рис. 1 — Расположение ст.Бородинской в границах Приморско-Ахтарского района

На территории поселения сельское хозяйство лежит в основе территориальной организации хозяйства поселения, функционируют 2 сельскохозяйственных предприятия и 7 крестьянско-фермерских хозяйств. Основными производителями сельскохозяйственной продукции являются ООО «Восток», ООО «Бородинский колос», ИП Хохлов. Данные организации занимаются возделыванием зерновых и масличных культур. Кроме того, на уровне личных подсобных хозяйств населения выращиваются картофель и овощи, плодово-ягодные культуры.

Учреждения образования представляют МБОУ СОШ №9 на 320 мест и дошкольное образовательное учреждение — МБДОУ №25 на 75 мест в ст.Бородинская. Здания находятся в удовлетворительном состоянии.

Медицинскую помощь оказывают два фельдшерско-акушерских пункта. Также имеется аптечный пункт.

Культурное обслуживание Бородинского сельского поселения представляет учреждение клубного типа на 150 мест. Имеющийся объект культуры находится в неудовлетворительном техническом состоянии, требует модернизации и ремонта.

Также, на территории сельского поселения располагаются плоскостные спортивные сооружения площадью 11,41 тыс.кв.м.

Активно развивается сфера культурно-бытового обслуживания населения, это напрямую отражается на качестве жилой среды в сельском поселении. К организациям торговли и общественного питания относятся: магазины, аптечные киоски и пункты, столовые.

В сельском поселении реализуются национальные и краевые муниципальные программы, которые направлены на развитие экономики и социальной инфраструктуры, это способствует эффективному использованию промышленного и сельскохозяйственного потенциала.

Современный баланс численности населения по возрастному составу представлены в таблице 2.

Таблица 2

| № п/п        | Возрастные группы населения   | Население<br>(чел.) | Удельный вес<br>возрастных групп<br>(%) |
|--------------|---|---------------------|---|
| 1            | 2   | 3                   | 4                                       |
| 1.           | Младше трудоспособного<br>возраста (0 – 15 лет)                       | 176                 | 8,0                                     |
| 2.           | Трудоспособный возраст:<br>(мужчины 16-59 лет)<br>(женщины 16-54 лет) | 1388                | 63,5                                    |
| 3.           | Пенсионный возраст  | 620                 | 28,5                                    |
| <b>Всего</b> |   | <b>2184</b>         |   |

Самоуправление осуществляется через представительный орган — Совет Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района и исполнительно-распорядительный орган – Администрация Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района.

Расстояние от центра поселения станицы Бородинской до районного центра г. Приморско-Ахтарска составляет 6 км, до краевого центра г.Краснодара – 155 км.

### Прогноз перспективной численности населения

Расчет проектной численности населения произведен на основании данных администрации Бородинского сельского поселения.

Динамика изменения численности населения Бородинского сельского поселения с 2017 года по 2027 год показана в таблице 3. Увеличение численности населения в составляет 0,5% в год.

Таблица 3

| Наименование<br>населенного пункта | Годы |      |      |
|------------------------------------|------|------|------|
|                                    | 2017 | 2022 | 2027 |
| Бородинское сельское поселение     | 2184 | 2239 | 2295 |

## 2.2 Социально-экономическая характеристика

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня

жизни в сельском поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Бородинского сельского поселения на 01.01.2017 г. составила 2184 человека (зарегистрированных по месту жительства), из них трудоспособного населения - 1388 человек (63,5%). Кроме того в сельском поселении проживают – 620 пенсионеров (28,5%), детей младше трудоспособного возраста – 176 человек (8,0%).

В тоже время сельское поселение обладает рядом условий, которые позволяют развивать территорию и ее социально-экономическую инфраструктуру (см. таблицу 4).

Таблица 4

| Условия                               | Пояснения  |
|---------------------------------------|--|
| Уникальные природные условия          | Бородинское сельское поселение расположено на территории характеризующейся высоким природным потенциалом. Большие лесные массивы, живописный рельеф — все это создает предпосылки для формирования отдыха. |
| Высокий историко-культурный потенциал | Наличие богатого историко-культурного наследия создает дополнительные предпосылки для их реабилитации и возрождения.   |
| Значительные резервы территории       | Здесь можно ожидать повышение инвестиционной и деловой активности, возрастание спроса на землю и строительные услуги.  |

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств.

Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими

факторами. В числе последних важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Транспортная инфраструктура Бородинского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Краснодарского края. Основными структурными элементами транспортной структуры сельского поселения являются: сеть улиц и дорог.

Внешние транспортно-экономические связи Бородинского сельского поселения с другими областями осуществляются в основном автомобильным видом транспорта.

По территории Бородинского сельского поселения проходят автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения: «г.Приморско-Ахтарск-ст-ца Бородинская» IV технической категории, «подъезд к х. Морозовский» IV технической категории.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Бородинского сельского поселения представлены в таблице 5.

Таблица 5

| Вид транспорта            | Интенсивность использования   |
|---------------------------|---|
| Железнодорожный транспорт | Железнодорожный транспорт отсутствует.  |
| Водный транспорт          | Водный транспорт не используется. Никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется. |
| Воздушный транспорт       | Воздушные перевозки не осуществляются.  |
| Автомобильный транспорт   | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный транспорт)                             |

#### **2.4 Характеристика сети дорог, оценка качества содержания дорог**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения. Они связывают территорию сельского поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют



возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Расстояние от центра поселения станицы Бородинской до районного центра г. Приморско-Ахтарска составляет 6 км., до краевого центра г.Краснодара – 155 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования Бородинского сельского поселения представлен в таблице 6.

Таблица 6

| № п/п                      | Кадастровый номер автомобильной дороги | Наименование автомобильной дороги | Тип покрытия    | Протяжённость автомобильной дороги (км) |
|----------------------------|--|-----------------------------------|-----------------|---|
| <b>станция Бородинская</b> |  |                                   |                 |   |
| 1                          | 23:25:0000000:972                      | Ул. Морская                       | Гравий          | 1,203                                   |
| 2                          | 23:25:0000000:905                      | Ул. Красноармейская               | Гравий          | 1,225                                   |
| 3                          | 23:25:0000000:1307                     | Ул. Школьная                      | Гравий, грунт   | 1,400                                   |
| 4                          | 23:25:0000000:955                      | Ул. Комсомольская                 | Асфальт, гравий | 1,388                                   |
| 5                          | 23:25:0000000:896                      | Ул. Победы                        | Асфальт, грунт  | 1,230                                   |
| 6                          | 23:25:0000000:903                      | Ул. Чапаева                       | Асфальт, гравий | 1,224                                   |
| 7                          | 23:25:0000000:897                      | Ул. Первомайская                  | Гравий          | 1,053                                   |
| 8                          | 23:25:0000000:0:3935                   | Ул. Дальневосточная               | Грунт           | 1,020                                   |
| 9                          | 23:25:0000000:925                      | Ул. Азовская                      | Грунт           | 0,170                                   |
| 10                         | 23:25:0000000:966                      | Ул. Северная                      | Гравий, грунт   | 0,892                                   |
| 11                         | 23:25:0000000:928                      | Ул. Советская                     | Асфальт, гравий | 1,246                                   |
| 12                         | 23:25:0000000:1309                     | Ул. Октябрьская                   | Гравий          | 1,230                                   |
| 13                         | 23:25:0000000:0:3936                   | Ул. Ленина                        | Асфальт         | 1,224                                   |
| 14                         | 23:25:0000000:951                      | Ул. Мира                          | Асфальт, гравий | 1,234                                   |
| 15                         | 23:25:0000000:929                      | Ул. Энгельса                      | Гравий          | 1,228                                   |
| 16                         | 23:25:0000000:907                      | Ул. Кирова                        | Гравий          | 1,226                                   |
| 17                         | 23:25:0000000:924                      | Ул. Степная                       | Гравий, грунт   | 1,214                                   |
|                            | <b>ИТОГО:</b>                          |                                   |                 | 19,407                                  |
| <b>хутор Морозовский</b>   |  |                                   |                 |   |
| 18                         |  | Ул. Ленина                        | Асфальт         | 0,797                                   |
| 19                         | 23:25:0000000:1751                     | Пер. Южный                        | Грунт           | 0,222                                   |
| 20                         | 23:25:0000000:1306                     | Ул. Октябрьская                   | Гравий          | 0,724                                   |
| 21                         | 23:25:0000000:1308                     | Ул. Морская                       | Гравий          | 1,071                                   |
| 22                         | 23:25:0000000:1767                     | Ул. Набережная                    | Асфальт         | 0,699                                   |
| 23                         | 23:25:0000000:1768                     | Ул. Тельмана                      | Гравий          | 1,531                                   |
| 24                         | 23:25:0000000:1362                     | Ул. Комсомольская                 | Гравий          | 0,821                                   |
| 25                         | 23:25:0000000:1320                     | Ул. Молодежная                    | Гравий          | 0,973                                   |
| 26                         | 23:25:0000000:1318                     | Ул. Новая                         | Грунт           | 1,025                                   |
| 27                         | 23:25:0000000:1367                     | Ул. Пионера                       | Гравий          | 0,625                                   |
|                            | <b>ИТОГО:</b>                          |                                   |                 | 8,488                                   |
|                            | <b>ВСЕГО:</b>                          |                                   |                 | <b>27,895</b>                           |

Покрытие на автодорогах асфальтное, грунтовое и гравийное. Преобладающим покрытием является гравийное.

От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Бородинского сельского поселения.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования сельского поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа» (не скоростная дорога)» с категорией V.

Для категории V предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием на одном уровне.

Автомобильные дороги местного значения сельского поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Приморско-Ахтарского района в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным

дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 07.02.2007 года № 16.

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

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения (далее - местные автомобильные дороги) составляет 27,895 км в том числе с твердым покрытием – 5,0 км. По состоянию на 1 января 2017 года доля автомобильных дорог, не соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила более 50%.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов благоустроена лишь частично.

Ширина улиц в населенных пунктах Бородинского сельского поселения продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 25,0 - 35,0 м, ширину проезжей части — 7,0 — 9,0 м. На улицах в основном имеется грунтовое, гравийное и асфальтное покрытие.

Муниципальное образование имеет все предпосылки, которые могут стать основой его процветания в долгосрочной перспективе.

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

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение. Они связывают территорию сельского поселения с соседними территориями, краевым центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом

определяют возможности развития сельского поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутри поселенческих автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Улично-дорожная сеть Бородинского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, которая в основном подчинена прямоугольной системе, обеспечивающая внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Необходимо усовершенствовать существующее благоустройство улиц, покрытие улиц в застройке сельского поселения с устройством тротуаров из тротуарной плитки в районе общественного центра.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог Бородинского сельского поселения выполнена в гравийном исполнении.

К недостаткам улично-дорожной сети Бородинского сельского поселения можно отнести следующее:

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

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

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

Также, необходимо обеспечить сельское поселение парковочными местами, вблизи общественных и социально значимых объектов, а также дополнительными пешеходными тротуарами.

Состояние автодорог пролегающих по территории Бородинского сельского поселения оценивается как удовлетворительное.

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

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

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

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

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

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту

и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

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

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

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

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

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2027 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2027

году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Более 50 процентов протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

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

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

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

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



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

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

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

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

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей достиг хороших показателей.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на

территории Бородинского сельского поселения и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

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

## **2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории сельского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей граждан в среднем на 4-7% в год (Значения указаны по Приморско-Ахтарскому муниципальному району в целом). Парк грузовых автомобилей не увеличивался, что связано со сложившейся экономической ситуацией в крае и районе.

Сведения об общем количестве грузовых и легковых автомобилей в сельском поселении, находящиеся в том числе и в личной собственности граждан, отсутствуют.

Хранение автотранспорта на территории Бородинского сельского поселения осуществляется в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей сельского поселения.

## **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 и культурными связями.

Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется муниципальный общественный транспорт, частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междупоселенческие перевозки.

Автотранспортные предприятия на территории сельского поселения отсутствуют.

В Бородинском сельском поселении, перевозка пассажиров осуществляется ежедневными транзитными рейсами (5 раз в день) по маршруту №102 «г.Приморско-Ахтарск — ст. Бородинская — х.Морозовский».

Существующий пассажирский транспорт удовлетворяет потребности населения. К недостаткам организации пассажирских перевозок можно отнести недостаток остановочных павильонов.

Также, в Бородинском сельском поселении передвижения населения осуществляются на личном автотранспорте и пешеходными сообщениями.

Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

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

Железнодорожный транспорт в Бородинском сельском поселении отсутствует.

### **2.7 Характеристика условий немоторизованного передвижения**

На территории Бородинского сельского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

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

В Бородинском сельском поселении нет организаций занимающиеся грузоперевозками на коммерческой и некоммерческой основе.

Актуальные данные по грузоперевозкам отсутствуют.

Коммунальные службы Бородинского сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

В Бородинском сельском поселении отсутствуют частные предприятия по техническому обслуживанию автомобилей.

### **2.9 Анализ 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 ремонта 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.

Из-за увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации связанной с дорожно-транспортными происшествиями на территории Бородинского сельского поселения.

Основными причинами совершения ДТП с тяжелыми последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Краснодарского края являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходов.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях в 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.

Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с 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 требуется выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления. Это позволит установить необходимые виды и объемы работ, обеспечить

безопасность дорожного движения, сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализацию приоритетных задач.

На территории Приморско-Ахтарского муниципального района, для общего укрепления правопорядка на автодорогах и с учетом актуализации проблемы профилактики ДТП с участием пешеходов и водителей, ежегодно проводятся оперативно-профилактические операции: «Вихрь», «Нетрезвый водитель», «Внимание-Каникулы» и другие.

## **2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровья населения**

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработанные 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 образовываться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скашивание 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 в перспективе развития и размещения транспортной инфраструктуры

Перспектива развития Приморско-Ахтарского района напрямую связана с развитием Бородинского сельского поселения в целом.

Проведенный SWOT-анализ социально-экономического положения муниципального образования показывает наличие следующих сильных и слабых сторон, угроз и возможностей (см. таблицу 7).

Таблица 7

SWOT-анализ социально-экономического положения муниципального образования

| Сильные стороны (факторы успеха)   | Слабые стороны (проблемы)  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Территориальные особенности района;</li> <li>• Благоприятное географическое положение;</li> <li>• Развитая транспортная инфраструктура;</li> <li>• Богатое культурно-историческое наследие и природно-ландшафтное окружение;</li> <li>• Богатые запасы общераспространенных полезных ископаемых;</li> <li>• Высокий охват населения района социальным обслуживанием, а также дошкольным и общим образованием;</li> <li>• Богатый инвестиционный потенциал территории;</li> <li>• Готовые инвестиционные площадки для промышленного и сельскохозяйственного производства;</li> <li>• Водные ресурсы;</li> <li>• Земельные ресурсы;</li> <li>• Развитая инженерная инфраструктура.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Острая нехватка профессиональных кадров во всех отраслях экономики района;</li> <li>• Сложная демографическая ситуация;</li> <li>• Низкий объекты жилищного строительства;</li> <li>• Тяжелое положение предприятий АПК и ЖКХ;</li> <li>• Высокая зависимость от бюджетов других уровней;</li> <li>• Слабая материально-техническая база объектов культурно-досугового назначения и учреждений физкультуры и спорта.</li> </ul> |
| Возможности  | Риски (угрозы)   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Организация новых малых промышленных предприятий;</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Потеря профессиональных кадров для предприятий и учреждений района;</li> </ul>  |

|  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Подготовка инвестиционных площадок для промышленного производства, малоэтажного строительства;</li> <li>• Увеличение количества малых и средних предприятий в промышленности, торговле;</li> <li>• Применение энерго- и ресурсосберегающих технологий в учреждениях бюджетной сферы;</li> <li>• Развитие спорта и культурно-досуговой деятельности;</li> <li>• Социальное партнерство бизнеса и администрации района и сельского поселения;</li> <li>• Использование свободных промышленных площадок и производственных мощностей.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обветшание жилищного фонда;</li> <li>• Ухудшение экологической обстановки, истощение лесных и водных ресурсов;</li> <li>• Увеличение зависимости бюджета района от других бюджетов бюджетной системы РФ.</li> </ul> |
|--|--|

Как видно из данной таблицы, территория Бородинского сельского поселения по состоянию на 01.01.2017 года является привлекательной для инвесторов, перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны с развитием промышленного производства, туризма.

С учетом имеющейся демографической ситуации в сельском поселении, сложившихся рыночных цен на продукцию местных промышленных и сельскохозяйственных производителей на период до 2027 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения не планируется.

## **2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бородинского сельского поселения на 2017-2027 гг. подготовлена на основании следующих нормативно-правовых документов:

- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;



- Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Поручение президента Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». Постановление правительства РФ;

- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016 г.) «О правилах дорожного движения»;

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;

Постановление Администрации Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района от 17 октября 2014 г. №207 «Развитие Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района в сфере строительства, архитектуры и дорожного хозяйства».

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация муниципального образования Бородинское сельское поселение Приморско-Ахтарского района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

### **2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону

увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к разрушению дорожного покрытия, несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта и увеличивает протяженность изношенных автомобильных дорог. В результате разрушение дорожных конструкций идет прогрессирующими темпами и стоимость их ремонта становится сопоставимой со стоимостью строительства новых дорог.

Сохранность существующих дорог и искусственных сооружений на них во многом зависит и от нормативного круглогодичного содержания, что включает в себя комплекс мероприятий по предупреждению преждевременного разрушения и износа конструктивных элементов автодорог, а также по сохранению их текущего транспортно-эксплуатационного состояния. Выполнение необходимых установленных сезонных нормативов работ позволяет поддерживать дороги в состоянии, отвечающем нормативным требованиям, стандартам, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на технико-эксплуатационные показатели дорог, но и увеличивают транспортные издержки в экономике, ограничивают транспортную доступность межпоселенческих и сельских территорий, тем самым усугубляя положение в социальной сфере, вызывая недовольство населения отсутствием комфортной среды проживания, несвоевременным оказанием срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением школьных автобусов, рейсовых маршрутов.

Кроме того, неудовлетворительные дорожные условия способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в каждом восьмом зарегистрированном случае.

В сложившейся на сегодняшний момент ситуации в сфере дорожного хозяйства основным направлением дорожной деятельности является сохранение существующей сети автомобильных дорог, улучшение ее транспортно-эксплуатационных показателей, соответствующих действующим нормативам. В этой связи на первый план выходят работы по содержанию и

эксплуатации дорог с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Бородинского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и плановый период и по направлениям определенным решением администрации муниципального образования Бородинское сельское поселение.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Бородинского сельского поселения.

Программой предусматривается софинансирование расходных обязательств Бородинского сельского поселения в размере 5%, а также предоставление субсидий из краевого бюджета, в целях ресурсного обеспечения работ по строительству, реконструкции и ремонту дорог сельского поселения.

Указанные в Программе объемы финансирования отдельных мероприятий из бюджета поселения являются предполагаемыми. Объемы ассигнований подлежат уточнению исходя из возможностей бюджета Бородинского сельского поселения на соответствующий финансовый год.

Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Бородинского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

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.

Перечень муниципальных программ, по которым осуществляет финансирование работ на содержание, ремонт, капитальный ремонт и строительство объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения приведен в таблице 8.

| Название программы   | Срок реализации программы |
|--|---------------------------|
| «Развитие Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района в сфере строительства, архитектуры и дорожного хозяйства» | 2015-2017 гг.             |

### 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

#### 3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Численность населения, согласно расчетным данным, совмещенным с проектом планировки, предлагается следующее проектное решение по демографической ситуации: численность населения на расчетный период (2027 г.) составит 2295 человек, на первую очередь (2022 г.) – 2239 человек.

Прогноз изменения численности населения Бородинского сельского поселения на период до 2027 года построен на основе фактических данных о численности населения Бородинского сельского поселения, а также на основе сведений о распределении населения по полу и возрасту. Прогноз изменения численности населения Бородинского сельского поселения представлен в таблице.

В период реализации Программы прогнозируется тенденция небольшой убыли численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

Таблица 9

| № | Показатели   | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
|---|--|------|------|------|------|------|------|-----------|
| 1 | Общая численность населения Бородинского сельского поселения | 2184 | 2195 | 2206 | 2217 | 2229 | 2239 | 2295      |

На данный момент показатель обеспеченности жилищном фондом в Бородинском сельском поселении составляет 15,0 кв.м\чел. Исходя из

прогнозируемой убыли численности населения и увеличения застройки, улучшится показатель обеспеченности жилищным фондом.

Генпланом сохраняется существующая структура населенного пункта. Также, предлагается вести застройку малоэтажными зданиями с частичным благоустройством.

### **3.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения**

Анализ социально-демографической ситуации в сельском поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Бородинского сельского поселения не планируется.

В связи немногочисленностью предприятий, расположенных на территории сельского поселения и сохранением их хозяйственной деятельности, интенсивность грузового транспорта на расчетный срок, останется прежней.

Для обеспечения безубыточной и бесперебойной работы общественного пассажирского автотранспорта планируется переход на экономически обоснованный тариф на проезд в общественном транспорте с учетом фактического пассажиропотока.

### **3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения**

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Бородинском сельском поселении.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка сельское

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.

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

### **3.4 Прогноз развития дорожной сети сельского поселения**

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, 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 (см. таблицу 10):

Таблица 10

| Показатели  | Плановое значение |
|---|-------------------|
| Увеличение доли муниципальных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям | На 7% в год       |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них             | В полном объеме   |
| Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью                                    | 0,5 км/год        |

|   |            |
|---|------------|
| в среднем   |            |
| Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях сельского поселения | 0,3 км/год |

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

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

|   |
|---|
| <b>Риск ухудшения</b>   |
| Социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли.   |
| <b>Риск превышения</b>  |
| 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 внутриселовых автомобильных дорог общего пользования  |
| <b>Риск задержки</b>  |
| 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 |

### **3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

По прогнозу на долгосрочный период до 2027 года обеспеченность жителей сельского поселения индивидуальными легковыми автомобилями будет возрастать на 4-7% в год, что не сильно скажется на изменении интенсивности движения транспортного потока.

В Бородинском сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения с 2017 г. по 2027 г. не прогнозируется.

### 3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Информация, о дорожно-транспортных происшествиях на территории Бородинского сельского поселения за 2016 год, отсутствует.

Основными причинами совершенных дорожно-транспортных происшествий явились несоответствие выбранной скорости конкретным дорожным условиям, выезд на полосу встречного движения, также среди причин: несоблюдение очередности проезда перекрестков, не соблюдение дистанции, неисправность тормозной системы. Среди видов ДТП на первом месте — столкновение, далее идут — опрокидывание, съезд с дороги, наезд на препятствие. Среди дней недели самыми аварийными, по понятным причинам, являются понедельник, пятница, суббота, воскресенье, в другие дни недели ДТП происходят чуть реже.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- 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 в улично-дорожной сети Бородинского 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, лежачих полицейских).

На территории Бородинского сельского поселения, для общего укрепления правопорядка на автодорогах и с учетом актуализации проблемы профилактики ДТП с участием пешеходов и водителей, ежегодно проводятся



оперативно-профилактические операции: «Вихрь», «Нетрезвый водитель», «Внимание-Каникулы» и другие.

Если в расчетный срок осуществляются мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в Бородинском сельском поселении, то прогноз показателей безопасности дорожного движения улучшится.

### **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 экологические чистые виды топлива.

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

- уменьшать вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически опасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтепродуктов 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.

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

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

Основу уличной сети в ст. Бородинской составляет ул. Ленина, на ней сосредоточены почти все административно-хозяйственные и культурно-бытовые учреждения. Ширина асфальтобетонного покрытия 7-8 м, в центральной части – 12-14м. Ширина указанных улиц в красных линиях 40-45 м. На данном участке дороги интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 100 до 500 ед./сутки.

В сельском поселении движение не затруднено, отсутствуют заторы, нет затруднений с парковками.

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

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

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

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

Транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений, в период реализации Программы. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с краевым центром и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты

недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

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

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

- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

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

Основными направлениями развития дорожной сети в Бородинском сельском поселении, в период реализации Программы, будет являться увеличение протяженности дорог, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

В перспективе, целевыми индикаторами реализации мероприятий Программы будут являться: содержание дорог Бородинского сельского поселения в требуемом техническом состоянии, обеспечение безопасности дорожного движения.

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

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

Таблица 11

| Категория сельских улиц и дорог | Основное назначение   | Расчетная скорость, км/ч | Ширина полосы движения, м | Число полос движения | Ширина пешеходной части тротуара, м |
|---------------------------------|---|--------------------------|---------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| Поселковая дорога               | Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети      | 60                       | 3,5                       | 2                    | -                                   |
| Главная улица                   | Связь жилых территорий с общественным центром                 | 40                       | 3,5                       | 2                    | 1,5-2,25                            |
| Улица в жилой застройке:        |   |                          |                           |                      |                                     |
| основная                        | Связь внутри жилых территорий с главной улицей                | 40                       | 3                         | 2                    | 1,0-1,5                             |
| второстепенная                  | Связь между основными жилыми улицами                          | 30                       | 2,75                      | 2                    | 1                                   |
| проезд                          | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20                       | 2,75-3,0                  | 1                    | 0-1,0                               |
| хозяйственный проезд            | Прогон скота и проезд грузового транспорта к                  | 30                       | 4,5                       | 1                    | -                                   |

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

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

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

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

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

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 Бородинского сельского поселения, в том числе субсидии, выделяемые по целевым программам из краевого бюджета.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретению и установке дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, искусственных сооружений по реализации Программы формируется администрацией Бородинского 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 квалификацией, 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 документации, разработанной на конкретный участок дороги.

Порядок выполнения работ, в состав которых входит оценка технического состояния, проектирование, проведение и прием работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог, осуществляется в соответствии с постановлениями об утверждении муниципальной программы «Развитие Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района в сфере строительства, архитектуры и дорожного хозяйства».

### **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 (сельское автобусное сообщение).

Конечной целью реализации направления пассажирского транспорта является создание эффективной транспортной инфраструктуры, которая сможет увеличить инвестиционную привлекательность сельского поселения, поспособствует размещению новых промышленных предприятий на территории муниципального образования, а также обеспечат население качественными условиями проживания.

### **5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого паркового пространства**

С ростом автомобилизации возрастает потребность в местах длительного и кратковременного хранения автомобилей — гаражи, автостоянки, СТО, автозаправочные станции.

На расчетный срок необходимо увеличение количества автозаправочных станций и парковочных стоянок, что повлечет улучшение качества



инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.

#### **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 Бородинского сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри сельского поселения, а также с целью 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 других 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения**

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
- строительство и реконструкция проезжих частей улиц;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах Бородинского сельского поселения;

- строительство и реконструкция тротуаров.

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

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

Предусматривается участие в Краевой программе, выделения средств из краевого бюджета на строительство и ремонт автомобильных дорог.

В рамках реализации Программы необходимо, к расчетному сроку, заменить грунтовые дороги Бородинского сельского поселения на дороги выполненные в капитальном исполнении - асфальтобетонные. Данные мероприятия улучшат содержание дорог, повысят качество и безопасность дорожной сети, для комфортного пользования транспортной инфраструктурой населением Бородинского сельского поселения.

### **5.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков**

Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения позволит устранить причины возникновения аварийных ситуаций, угрожающих жизнедеятельности человека.

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

Реализация мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них позволит выполнять работы, которые будут соответствовать нормативным требованиям.

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог: поддержание полосы отвода, обочин, откосов и разделительных полос в чистоте и порядке; очистка

их от мусора и посторонних предметов с вывозкой и утилизацией на полигонах; планировка откосов насыпей и выемок, исправление повреждений с добавлением грунта и укрепление засевом трав; устройство дренажных прорезей; противопаводковые мероприятия; ликвидация съездов с автомобильных дорог (въездов на автомобильные дороги) в неустановленных местах; поддержание в чистоте и порядке элементов обозначения границ полосы отвода; содержание в чистоте и порядке тротуаров, устранение повреждений покрытия тротуаров; окраска элементов обстановки и обустройства автомобильных дорог, содержание их в чистоте и порядке; очистка и мойка стоек, дорожных знаков, замена повреждённых дорожных знаков и стоек, подсыпка и планировка берм дорожных знаков.

В состав работ по зимнему содержанию дорог входят: уход за постоянными снегозащитными сооружениями; механизированная снегоочистка, расчистка автомобильных дорог от снежных заносов, борьба с зимней скользкостью, уборка снежных валов с обочин; погрузка и вывоз снега; распределение противогололедных материалов; регулярная очистка от снега и льда элементов обустройства; устройство, поддержание в чистоте и порядке зимних автомобильных дорог; борьба с наледями на автомобильных дорогах, в том числе у искусственных сооружений.

Ремонт автомобильных дорог в Бородинском сельском поселении будет способствовать сохранению протяженности участков автомобильных дорог, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния будут соответствовать современным требованиям стандартов к эксплуатационным показателям.

При ремонте проводятся следующие мероприятия: укрепление обочин; восстановление изношенных покрытий, в том числе методами, обеспечивающими повторное использование материала старого покрытия; ремонт бордюров по краям усовершенствованных покрытий, восстановление покрытий на укрепительных полосах и обочинах; замена отдельных элементов опор; замена ограждений, перил и тротуаров; восстановление пешеходных переходов в разных уровнях; разработка проектной документации;

строительный контроль, авторский и технический надзор; экспертиза проектной документации.

На расчетный срок, проведение мероприятий по организации дорожного движения, позволят повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.

Повышению качества пешеходного передвижения способствуют мероприятия по строительству и реконструкции пешеходных дорожек, запланированные на 2017-2027 гг.

Мероприятия, способствующие реализации программы:

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

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

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

Программой предусматривается система пешеходных дорожек.

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

Мероприятия, для создания безбарьерной среды:

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

2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива);

2. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Таблица 12

| № п/п   | Наименование мероприятия  | Нормативный правовой акт (программа), иной документ, которым предусмотрено проведение мероприятия  | Ответственные исполнители, соисполнители  | Срок реализации     | Ожидаемый результат   |
|---|---|--|---|---------------------|---|
| Раздел I. Совершенствование нормативной правовой базы |   |  |   |                     |   |
| 1.1.  | Назначение ответственных лиц за координацию работы по выполнению положений Конвенции о правах инвалидов и мероприятий по обеспечению доступности для них объектов и услуг | Федеральный закон от 01.12.2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов» | Администрация Бородинского сельского поселения  | 2017 год            | Оптимизация деятельности и межведомственного взаимодействия по вопросам создания условий для безбарьерной среды жизнедеятельности и инвалидов |
| 1.2.  | Разработка и принятие муниципальной программы «Доступная среда» на 2014-2020  | Проект государственной программы «Доступная среда» на 2014 - 2020 годы»  | Управление социальной защиты населения министерства труда и социального развития Краснодарского края в Приморско-Ахтарском районе | 2017 год            | Обеспечение комплексного подхода к решению вопросов, направленных на формирование доступной для инвалидов среды                               |
| 1.3.  | Внесение изменений в административные регламенты предоставления государственных и муниципальных услуг   | Федеральный закон от 01.12.2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов» | Администрация Бородинского сельского поселения  | до 1 июля 2017 года | Обеспечение доступности для инвалидов государственных и муниципальных услуг   |

|  |   |   |   |                |   |
|--|---|---|---|----------------|---|
| 1.4.   | Согласование проектов на строительство зданий и сооружений на предмет их доступности для маломобильных граждан  | Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»   | Жилищно-коммунальное хозяйство Приморско-Ахтарского района  | 2017-2027 годы | Обеспечение доступности для маломобильных граждан вновь вводимых зданий и сооружений                                  |
| 1.5.   | Осуществление контроля за обеспечением доступности социально-значимых объектов, объектов частного бизнеса и потребительского рынка                              | Федеральный закон от 01.12.2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов»                              | Администрация Бородинского сельского поселения  | 2017-2027 годы | Обеспечение доступности для инвалидов социально-значимых объектов, объектов частного бизнеса и потребительского рынка |
| Раздел II. Мероприятия по поэтапному повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов инфраструктуры (подвижного состава, транспортных средств, связи и информации) |   |   |   |                |   |
| 2.1.   | Актуализация банка данных инвалидов и маломобильных групп населения Бородинского сельского поселения  | Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»   | Управление социальной защиты населения министерства труда и социального развития Краснодарского края в Приморско-Ахтарском районе | 2017-2027 годы | Выявление и учет инвалидов и маломобильных групп населения, нуждающихся в социальных услугах                          |
| 2.2.   | Паспортизация приоритетных объектов в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения объектов социальной инфраструктуры | Методическое пособие Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 18 сентября 2012 года «Методика паспортизации и классификации объектов и услуг с целью их объективной оценки для разработки мер, обеспечивающих их доступность» | Администрация Бородинского сельского поселения  | 2017-2020 годы | Оценка состояния доступности объектов социальной инфраструктуры   |

|      |  |   |  |                |   |
|------|--|---|--|----------------|---|
| 2.3. | Формирование доступной среды на объектах транспортной инфраструктуры (в том числе оснащение светофорных объектов установкой звуковых сигналов, обновление разметки пешеходных переходов) | Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» | Администрация Бородинского сельского поселения | 2017-2027 годы | Обеспечение доступности для инвалидов пассажирского транспорта  |
| 2.4. | Размещение в средствах массовой информации социальной рекламы о необходимости создания доступной среды жизнедеятельности инвалидов   | Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» | Администрация Бородинского сельского поселения | 2017-2027 годы | Информирование общественности о необходимости создания условий для безбарьерной среды жизнедеятельности инвалидов |
| 2.5. | Адаптация официальных сайтов органов муниципальной власти в сети Интернет с учетом потребностей инвалидов по зрению  | Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» | Администрация Бородинского сельского поселения | 2017-2027 годы | Обеспечение доступности информации для инвалидов  |

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения,

предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

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

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

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Бородинского сельского поселения составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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



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

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

Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов будут улучшать информативность участников движения, способствовать регулированию транспортных потоков и обеспечивать безопасность на дороге.

Результатом мероприятий по содержанию автомобильных дорог является уменьшение аварийности, увеличение срока службы дорожного покрытия, повышение уровня безопасности.

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

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

- проведение проверок знаний ПДД водителями, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
- обеспечение контроля за образовательными учреждениями и организациями, осуществляющими подготовку водителей;
- обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
- подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

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

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

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

Потребность в бюджетных ассигнованиях на содержание и ремонт автомобильных дорог определяется на основе нормативов денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения, Правил расчета денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения при определении размера ассигнований из местного бюджета.

В случае, если предусмотренный на содержание автомобильных дорог размер бюджетных обязательств на текущий период ниже потребности, определенной в соответствии с нормативами денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения при определении размера ассигнований из местного бюджета. Муниципальный заказчик разрабатывает сметные расчеты, в которых определяет виды работ, обязательные к выполнению при содержании региональных автомобильных дорог, и коэффициенты периодичности их выполнения применительно к фактическим объемам финансирования.

При разработке сметных расчетов на содержание автомобильных дорог должны учитываться следующие приоритеты:

- проведение работ, влияющих на безопасность дорожного движения, в том числе по восстановлению и замене удерживающих ограждений, дорожных знаков, уборке посторонних предметов с проезжей части, уборке снега и борьбе с зимней скользкостью, ямочному ремонту покрытий;
- проведение работ, влияющих на срок службы элементов автомобильной дороги и входящих в ее состав дорожных сооружений, в том числе по восстановлению обочин, откосов земляного полотна, элементов водоотвода, приведению полосы отвода автомобильной дороги в нормативное состояние.

Утвержденные Администрацией Бородинского сельского поселения проекты или сметные расчеты являются основанием для формирования ежегодных планов проведения работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог.

Планирование содержания и ремонта автомобильных дорог осуществляется Администрацией Бородинского сельского поселения в пределах бюджетных ассигнований в соответствии с целевыми программами.

В зависимости от категории автомобильной дороги общего пользования местного значения Бородинского сельского поселения, а также индекса-дефлятора на соответствующий год применительно к каждой автомобильной дороге определяются приведенные нормативы денежных затрат ( $N_{\text{прив.кап.рем}}$ ,  $N_{\text{прив.рем}}$ ,  $N_{\text{прив.сод.}}$ ), рассчитываемые по формуле:

$$N_{\text{прив.}} = N \times K_{\text{деф.}} \times K_{\text{кат.}},$$

где:

$N$  – установленный норматив денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог  $V$  категории;

$K_{\text{деф.}}$  – индекс-дефлятор инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог или индекс потребительских цен в части содержания автомобильных дорог на год планирования (при расчете на период более одного года – произведение индексов-дефляторов на соответствующие годы), разработанные Министерством экономического развития Российской Федерации для прогноза социально-экономического развития и учитываемые при формировании бюджета Бородинского сельского поселения на соответствующий финансовый год и плановый период;

$K_{\text{кат.}}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию стоимости работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог.

Расчет размера ассигнований из средств бюджета Бородинского сельского поселения на содержание автомобильных дорог осуществляется по формуле:

$$A_{\text{сод.}} = N_{\text{прив.сод.}} \times L,$$

где:

$A_{\text{сод.}}$  – размер ассигнований из средств бюджета Бородинского сельского поселения на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей);

$N_{\text{прив.сод.}}$  – приведенный норматив денежных затрат на работы по содержанию автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей/км);

$L$  – протяженность автомобильных дорог каждой категории на 1 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом ввода объектов строительства и реконструкции, предусмотренного в течение года, предшествующего планируемому (км.).

Общая потребность в ассигнованиях из средств бюджета Бородинского сельского поселения на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог определяется как сумма ассигнований на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог по всем категориям автомобильных дорог.

Определение размера ассигнований из средств бюджета Бородинского сельского поселения на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог осуществляется по формулам:

$$A_{\text{кап.рем.}} = N_{\text{прив.кап. рем.}} \times L_{\text{кап. рем.}}$$

где:

$A_{\text{кап.рем.}}$  – размер ассигнований из средств бюджета Бородинского сельского поселения на выполнение работ по капитальному ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей);

$N_{\text{прив.кап.рем.}}$  – приведенный норматив финансовых затрат на работы по капитальному ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей/км);

$L_{\text{кап.рем.}}$  – расчетная протяженность автомобильных дорог каждой категории, подлежащих капитальному ремонту в год планирования.

$$A_{\text{рем.}} = N_{\text{прив. рем.}} \times L_{\text{рем.}}$$

где:

$A_{\text{рем.}}$  – размер ассигнований из средств бюджета Бородинского сельского поселения на выполнение работ по ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей);

$N_{\text{прив.рем.}}$  – приведенный норматив денежных затрат на работы по ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей/км);

$L_{\text{рем.}}$  – расчетная протяженность автомобильных дорог каждой категории, подлежащих ремонту в год планирования.

Суммарная годовая потребность в ассигнованиях из средств бюджета Бородинского сельского поселения для выполнения комплекса дорожных работ на автомобильных дорогах определяется как сумма годовой потребности в финансировании всех видов работ по всем категориям дорог.

Протяженность автомобильных дорог каждой категории принимается по данным государственного статистического наблюдения по состоянию на 1 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом планируемого ввода в эксплуатацию автомобильных дорог по результатам их реконструкции и строительства в течение года, предшествующего планируемому периоду (расчетные протяженности округляются до километров).

Расчетная протяженность автомобильных дорог каждой категории, подлежащих капитальному ремонту в год планирования ( $L_{\text{кап. рем.}}$ ), определяется по формуле:

$$L_{\text{кап. рем.}} = L / T_{\text{кап.рем.}} - L_{\text{рек.}},$$

где:

$L_{\text{кап. рем.}}$  – нормативный межремонтный срок работ по капитальному ремонту для дорог каждой категории согласно таблице 2 (лет);

$L_{\text{рек.}}$  – протяженность автомобильных дорог соответствующей категории, намеченных к реконструкции в год планирования (км/год).

Расчетная протяженность автомобильных дорог соответствующей категории, подлежащих ремонту в год планирования ( $L_{\text{рем.}}$ ), определяется по формуле:

$$L_{\text{рем.}} = L_{\text{рем.}} / T_{\text{рем.}} - (L_{\text{рек.}} + L_{\text{кап.рем.}})$$

где:

$T_{\text{рем.}}$  - нормативный межремонтный срок работ по ремонту для дорог каждой категории.

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 13

| Наименование мероприятия   | Стоимость<br>всего, тыс. руб. | Стоимость реализации программы по годам, тыс руб |               |               |               |               |               |               |
|--|-------------------------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  |                               | 2017   | 2018          | 2019          | 2020          | 2021          | 2022          | 2023-2027     |
| Ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов Бородинского сельского поселения Приморско-Ахтарского района | 15612,0                       | 1882,5   | 1250,0        | 1287,5        | 1326,1        | 1365,9        | 1400,0        | 7100,0        |
| Совершенствование дорожных условий   | 613,8                         | 66,1   | 50,0          | 62,0          | 48,0          | 54,6          | 54,6          | 278,5         |
| <b>Итого:</b>  | <b>16225,8</b>                | <b>1948,6</b>                                    | <b>1300,0</b> | <b>1349,5</b> | <b>1374,1</b> | <b>1420,5</b> | <b>1454,6</b> | <b>7378,5</b> |



Общая потребность в капитальных вложениях по Бородинскому сельскому поселению составляет 16 225,8 тыс.рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

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

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.

7.1. 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.

7.2. 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.

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

1 этап – расчет  $P_1$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2 этап – расчет  $P_2$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3 этап – расчет  $P_{\text{итог}}$  – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

7.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы ( $P_{\text{итог}}$ ) 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.

7.5. Расчет  $P_1$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P_1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%$$

где:

$V_{\text{факт}}$  - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$  – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

$u$  - сумма «положительной экономии».

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

7.6. 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  $P_1 = 100\%$ ;
- муниципальная программа в целом выполнена, если  $80\% < P_1 < 100\%$ ;
- муниципальная программа не выполнена, если  $P_1 < 80\%$ .

7.7. Расчет  $P_2$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P_2 = \text{SUM } K_i / N, i=1$$

где:

$K_i$  - исполнение  $i$  планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

$N$  – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

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

$$K_i = \Pi_{i \text{ факт}} / \Pi_{i \text{ пл}} * 100 \%$$

где:

$\Pi_{i \text{ факт}}$  - фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;

$\Pi_{i \text{ пл}}$  - плановое значение  $i$  показателя за отчетный год.

В случае, если фактическое значение показателя превышает плановое больше чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы на отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%$$

В случае, если планом установлено значение показателя равно нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет выполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_i = 0\%$$

7.8. 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  $P_2 < 75\%$ .

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2$$

где:  $P_{\text{итог}}$  - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

- $P_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;
- $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;
- $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$  умеренно эффективная;
- $P_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение  $P_{\text{итог}}$ ) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление администрации Приморско-Ахтарского муниципального района в сроки, установленные постановлением администрации Приморско-Ахтарского муниципального района «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности муниципальной программы Приморско-Ахтарского муниципального района».

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

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.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления сельского поселения в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения.

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана сельского 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», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и сельских 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;

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

Транспортная система Бородинского 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 будет являться:

- уменьшение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, которые не отвечают нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с 73,3% до 48%;
- создание условий для безопасного и бесперебойного движения автомобильного транспорта на территории поселения круглый год (сезонное содержание дорог).