

Приложение
к решению Совета
Успенского сельского поселения
Успенского района
от 25.08.2017 года № 212

ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского
сельского поселения Успенского района на 2017-2028 годы

ПАСПОРТ**Муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Успенского района на 2017-2028 годы**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Успенского района на 2017-2028 годы (далее – Программа)
Основание для разработки программы	-Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; -Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; -Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; -Генеральный план Успенского сельского поселения Успенского района Краснодарского края; -Устав Успенского сельского поселения Успенского района
Заказчик программы	Администрация Успенского сельского поселения Успенского района Юридический и почтовый адрес: 352450, Краснодарский край, Успенский район, село Успенское, ул. Ленина, дом №131
Разработчик программы	Администрация Успенского сельского поселения Успенского района Юридический и почтовый адрес: 352450, Краснодарский край, Успенский район, село Успенское, ул. Ленина, дом №131
Цель программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Успенского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным

Задачи программы	<p>требованиям</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Успенского сельского поселения; 2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях; 3. Улучшение транспортного обслуживания населения
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <ul style="list-style-type: none"> - отремонтировано автомобильных дорог общего пользования местного значения – 106,6 км ; - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения -17 %; - доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации Программы 2017-2028 годы, в 2 этапа:</p> <p>1 этап – с 2017 по 2021 годы</p> <p>2 этап – с 2022 по 2028 годы</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; - комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров; - капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы; - размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов; - оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта; - создание инфраструктуры автосервиса
Объемы и	Прогнозный общий объем финансирования Программы

источники финансирования Программы	<p>на период 2017-2028 годов составляет 67 241 тыс. руб., в том числе по годам:</p> <p>2017 год – 1 464,6 тыс.рублей; 2018 год – 5 446,1 тыс.рублей; 2019 год – 5 634,1 тыс.рублей; 2020 год – 5 822,4 тыс. рублей; 2021 год – 6 010,3 тыс. рублей; 2022-2028 годы – 42 863,5 тыс.рублей.</p> <p>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Успенский район, бюджета Успенского сельского поселения Успенского района и внебюджетных источников</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Успенского сельского поселения Успенского района</p>
Система контроля за исполнением Программы	<p>Совет депутатов Успенского сельского поселения Успенского района.</p>
Основные исполнители Программы	<p>-администрация муниципального образования Успенский район (в рамках своих полномочий); -администрация Успенского сельского поселения Успенского района (в рамках своих полномочий); -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы.</p>

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1. Анализ положения Успенского сельского поселения Успенского района в структуре пространственной организации Краснодарского края

Территория Успенского сельского поселения расположена в юго-восточной части Успенского района Краснодарского края.

Успенское сельское поселение расположено в центральной части Успенского муниципального района на территории площадью 18,1 тыс. га.

Административные границы сельского поселения проходят по смежеству:

- на севере – с Убеженским сельским поселением;

- на востоке – с Кургоковским и Маламинским сельскими поселениями;
- на юге – с Трехсельским сельским поселением Успенского района, Кочубеевским районом Ставропольского края;
- на западе – с Урупским и Коноковским сельскими поселениями.

Границы сельского поселения установлены на основании Закона Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Успенский район, наделении его статусом муниципального района, образованием в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 14 июля 2004 года.

В состав Успенского сельского поселения входят семь населённых пунктов, в том числе:

село Успенское – административный центр поселения и района, хутор Белецкий, хутор Лок, посёлок Мичуринский, хутор Подковский, хутор Украинский, хутор Успенский.

Связь с городом Краснодаром и населёнными пунктами края осуществляется по автодороге федерального значения «Кавказ». С населёнными пунктами района связь осуществляется по автомобильным дорогам регионального значения г. Армавир – с. Успенское – г. Невинномысск, подъезд к с. Успенское, подъезд к п. Мичуринский, подъезд к х. Лок, подъезд к х. Подковский, а также межмуниципального значения с. Коноково – а. Урупский - с. Трехсельское - с. Пантелеймоновское, обход с. Успенское.

Через поселение в широтном направлении пролегал автодорога федерального значения «Кавказ». Параллельно ей по южной окраине с. Успенского проходит железная дорога направлением Армавир – Кисловодск.

По северной окраине поселения протекает р. Кубань. По территории поселения с юго-востока на северо-запад протекают реки Бейчуг, Малая Козьма, Большая Козьма, а также множество балок.

Территория поселения представляет собой в основном земли сельскохозяйственного назначения. Площадь сельскохозяйственных угодий на территории поселения составляет 15359,62 га

Площадь земель населённых пунктов составляет 1256,31 га.

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

На территории сельского поселения проживает 35,5 % населения муниципального образования Успенский район.

Численность населения Успенского сельского поселения по состоянию на 01.01.2009 года составила 14521 человек, в том числе:

-с. Успенское – 12127 чел.,

- х.Белецкий – 223 чел.,
- х.Лок – 81 чел.,
- п.Мичуринский – 1526 чел.,
- х.Подковский – 67 чел.,
- х.Украинский – 463 чел.,
- х.Успенский – 34 чел.

С момента последней Всероссийской переписи населения (2002 год) численность населения сельского поселения увеличилась в целом на 2,5 %, при этом тенденция роста характерна только для территории районного центра с.Успенское – на 3,7%. На остальной территории поселения число жителей в совокупности сократилось на 3,3%.

Демографическая обстановка последних лет характеризуется проявлением кризисных явлений в процессах естественного воспроизводства населения – число умерших из года в год превышает количество рождений. Соотношение современных параметров рождаемости и смертности характеризуется превышением последнего на 43 %.

Сложившееся соотношение уровней рождаемости и смертности приводит к неблагоприятным сдвигам в возрастной структуре населения, которая всё больше приобретает регрессивные черты. Для такого типа возрастных структур характерно превышение доли лиц пенсионного возраста над долей населения в возрасте моложе трудоспособного.

Основные направления социально-экономического развития Успенского сельского поселения определены на основе комплексных и целевых региональных и муниципальных программ, других документов стратегического характера, в частности по развитию системы коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Успенского сельского поселения Успенского района утвержден решением Совета Успенского сельского поселения Успенского района от 28 февраля 2011 года № 116, который включает в себя:

- прогноз устойчивого развития села Успенского в качестве центра агломерации;
- комплексное решение экологических и градостроительных задач. Основная идея территориального развития состоит в следующем:
- выявление сформировавшегося каркаса села - планировочного, транспортного, технического, зелёного;
- проектирование перспективного развития села, как органичное развитие сложившегося каркаса, который предусматривает реконструкцию и развитие периферийных зон;
- компактное развитие периферийных зон предусматривается за счёт освоения сельскохозяйственных земель, прилегающих к существующей застройке в юго-восточной части населенного пункта;

- в результате анализа существующего жилищного фонда выявлены районы реконструкции. Это, прежде всего, центр села, расположенный на пересечении ул. Красной и Калинина;

- прогноз жилищного фонда составлен на основе следующих предпосылок:

- обеспечение комфортности проживания населения
- увеличение обеспеченности жилищным фондом до 23м² на 1 человека существующего населения, обеспечение жилищным фондом прирастающего населения.

При разработке генерального плана села намечен ряд мероприятий, суть которых заключается в следующем:

- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- совершенствование функционального зонирования населенного пункта;
- формирование общественного центра;
- формирование подцентров;
- организация речного фасада со стороны р. Кубань, строительство берегоукрепительных сооружений;
- организация зоны отдыха на реке Кубань и р. Малая Козьма;
- проектирование многофункциональной системы зеленых насаждений населенного пункта, включая создание зеленой зоны отдыха;
- реконструкция и благоустройство существующей застройки;
- новое строительство;
- дальнейшее развитие производственной зоны, преимущественно западной.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Успенского сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность населенного пункта и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Успенского сельского поселения составляет 106,6 км.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2028 году

увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2028 году также увеличится на 12 процентов.

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского поселения, 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 Успенского сельского поселения представлена Федеральной автодорогой Р – 217 «Кавказ», протяженностью по территории поселения 13 км, автодорогой регионального значения «г. Армавир – с. Успенское – г.Невинномысск», протяженностью по территории поселения 15 км.

Транспортная инфраструктура Успенского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Успенского района Краснодарского края.

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов находится на расстоянии 6 км (село Коноково), а для перевозки пассажиров – 30 км (г.Армавир).

Внешние транспортно-экономические связи Успенского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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

1.4. Характеристика сети дорог Успенского сельского поселения Успенского района, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую

нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Улично-дорожная сеть поселения входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

В основе сети основных сельских дорог лежит пересечение двух главных направлений – юг-север и запад-восток.

Основными улицами, по которым осуществляется движение транспортных потоков, являются: улица Ленина которая является частью автодороги регионального значения, улица Крупской, улица Партизанская, улица Дугинец, улица Красноармейская, улица Комсомольская, улица Калинина.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в неудовлетворительном состоянии. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Успенского сельского поселения приведены в таблице 1.

Таблица 1.

Показатели существующей улично-дорожной сети Успенского сельского поселения Успенского района

№ п/п	Наименование	Протяженность, км	Площадь, м ²	% износ	Тип покрытия
с. Успенское					
1	ул. Горького	0,25	1250	50	Асфальтобетонное
2	ул.Гагарина	0,35	2100	50	Асфальтобетонное
3	ул. Чапаева	0,35	2100	40	Гравийная
4	ул. Верхняя	0,20	800	40	Гравийная
5	ул. Восточная	0,35	1750	40	Гравийная
6	ул. Матросова	0,35	1750	40	Гравийная
7	ул. Луговая	0,60	3000	50	Гравийная
8	ул. Низовая	0,80	4000	50	Гравийная
9	ул. Чубова	0,60	3000	50	Гравийная
10	ул. Д. Бедного	0,80	4000	50	Гравийная
11	ул. Ворошилова	0,90	4500	50	Гравийная
12	ул. Школьная	0,20	800	50	Гравийная
13	ул. Фролова	0,50	2000	50	Гравийная
14	ул. Шевченко	0,50	2000	50	Гравийная
15	ул. Р. Люксембург	0,65	2600	50	Гравийная
16	ул. Первомайская	0,65	2600	50	Гравийная
17	ул. Прикубанская	0,65	2600	50	Гравийная
18	ул. Поповского	0,70	3500	50	Гравийная

19	ул. Северная	0,60	3000	50	Гравийная
20	ул. Садовая	0,50	2500	50	Гравийная
21	ул. Строителей	0,60	3000	50	Гравийная
22	ул. Ушанева	0,60	3000	50	Гравийная
23	ул. Сибирская	0,60	3000	50	Гравийная
24	ул. Новая	0,70	3500	50	Гравийная
25	ул. Шоссейная	0,70	3500	50	Гравийная
26	ул. Южная	0,60	3000	50	Гравийная
27	ул. Тимашевская	0,25	1250	50	Гравийная
28	ул. Полтавская	0,25	1250	50	Гравийная
29	пер. Родниковый	0,20	800	50	Гравийная
30	пер. Спортивный	0,30	1200	50	Гравийная
31	ул. Чечелева	0,50	2500	50	Гравийная
32	ул. Чечелева	0,30	1500	50	Гравийная
33	проезд Новостроек	0,20	800	50	Гравийная
34	ул. Чинакалова	0,70	3500	50	Гравийная
35	ул. Ганенко	0,50	2500	50	Гравийная
36	ул. Делегатская	0,60	3000	50	Гравийная
37	ул. Украинская	0,70	3500	50	Гравийная
38	пер. Украинская	0,20	800	50	Гравийная
39	ул. К. Маркса	0,70	3500	50	Гравийная
40	ул. Ноздрачева	1,00	5000	50	Гравийная
41	ул. Дугинец	1,00	6000	50	Асфальтобетонное
42	ул. Дугинец	1,60	8000	40	Гравийная
43	ул. Красноармейская	0,30	1500	50	Гравийная
44	ул. Октябрьская	0,60	3600	30	Асфальтобетонное
45	пер. Октябрьский 120 квартал	0,20	800	50	Гравийная
46	пер. Октябрьский 102 квартал	0,30	1200	50	Гравийная
47	пер. Октябрьский 84 квартал	0,20	800	50	Гравийная
48	пер. Октябрьский 94 квартал	0,20	800	50	Гравийная
49	пер. Октябрьский 101 квартал	0,20	800	50	Гравийная
50	пер. Октябрьский	0,30	1200	50	Гравийная
51	пер. Центральный	0,15	600	50	Гравийная
52	ул. Загвоздкина	0,90	4500	50	Гравийная
53	ул. К. Цеткин	0,60	3000	50	Гравийная
54	ул. Капельгородского	0,35	1400	50	Гравийная
55	ул. Почтовая	0,70	3500	50	Гравийная
56	ул. Кирова	0,80	4000	50	Гравийная
57	ул. Советская	0,80	4000	50	Гравийная
58	пер. Советский	0,20	800	50	Гравийная
59	пер. Фестивальный	0,20	800	50	Гравийная
60	ул. Калинина	0,70	4900	0	Асфальтобетонное
61	ул. Школьная	0,25	1500	0	Асфальтобетонное
62	ул. Поповского	0,80	4000	30	Асфальтобетонное
63	ул. Красноармейская	1,80	10800	40	Асфальтобетонное
64	ул. Чечелева	3,50	17500	30	Асфальтобетонное
65	ул. Крупской	2,00	12000	50	Асфальтобетонное
66	ул. Ганенко	0,30	1200	30	Асфальтобетонное
67	ул. Пионерская	1,20	7200	40	Асфальтобетонное
68	ул. Заводская	0,60	2400	50	Асфальтобетонное
69	ул. Проезжая	1,80	10800	50	Асфальтобетонное

70	ул. К.Цеткин	1,50	9000	40	Асфальтобетонное
71	ул. Украинская	2,60	15600	50	Асфальтобетонное
72	ул. Красная	1,00	8000	50	Асфальтобетонное
73	ул. К. Маркса	1,10	6600	40	Асфальтобетонное
74	ул. Ленина	12,00	96000	30	Асфальтобетонное
75	ул. Калинина	1,80	9000	40	Гравийная
76	ул. Октябрьская	1,30	6500	50	Гравийная
77	ул. Загвоздкина	0,50	3000	50	Асфальтобетонное
78	ул. Почтовая	0,50	3000	10	Асфальтобетонное
79	ул. Кирова	0,60	3600	40	Асфальтобетонное
80	ул. Буденного	1,60	9600	50	Асфальтобетонное
81	ул. Комсомольская	1,80	10800	60	Асфальтобетонное
82	ул. Советская	0,60	3000	50	Асфальтобетонное
83	ул. Партизанская	4,50	27000	50	Асфальтобетонное
пос. Мичуринский					
84	п. Мичуринский ул. Луначарского	0,50	2500	50	Гравийная
85	п. Мичуринский ул. Восточная	0,50	2500	50	Гравийная
86	п. Мичуринский ул. Новая	0,50	2500	50	Гравийная
87	п. Мичуринский ул. Заводская	0,50	2500	50	Гравийная
88	п. Мичуринский ул. Южная	0,50	2500	50	Гравийная
89	п. Мичуринский ул. Гагарина	0,50	2500	50	Гравийная
90	п. Мичуринский ул. Заречная	2,50	7500	50	Гравийная
91	п. Мичуринский ул. Леромонтова	0,30	1500	50	Гравийная
92	п. Мичуринский ул. Солнечная	0,50	2500	50	Гравийная
93	п. Мичуринский железн. будка № 1690	0,50	2500	50	Гравийная
94	пос. Мичуринский ул. Луначарского	2,50	15000	50	Асфальтобетонное
95	пос. Мичуринский ул. Ленина	2,10	12600	50	Асфальтобетонное
96	пос. Мичуринский ул. Горького	0,80	4800	50	Асфальтобетонное
97	пос. Мичуринский ул. Пушкина	0,30	1800	50	Асфальтобетонное
98	пос. Мичуринский ул. Гагарина	0,40	2400	50	Асфальтобетонное
99	пос. Мичуринский ул. Садовая	2,00	12000	50	Асфальтобетонное
100	пос. Мичуринский ул. Лермонтова	1,50	9000	50	Асфальтобетонное
101	пос. Мичуринский железнодорожная будка № 1688	1,50	9000	50	Асфальтобетонное
х. Украинский					
102	х. Украинский ул. Западная	1,50	7500	50	Гравийная
103	х. Украинский ул. Восточная	0,50	2500	50	Гравийная
104	х. Украинский ул. Украинская	2,00	12000	20	Асфальто-бетонное

105	х. Украинский ул. Западная	0,50	3000	50	Асфальтобетонное
106	х. Украинский ул. Молодежная	0,50	3000	50	Асфальтобетонное
	х. Успенский				
107	х. Успенский ул. Низовая	1,00	5000	50	Гравийная
108	х. Успенский ул. Красноармейская	0,50	2500	50	Гравийная
	109	х. Успенский ул. Октябрьская	0,50	2500	50
х. Подковский					
110	х. Подковский ул. Кирова	2,00	12000	50	Асфальтобетонное
х. Лок					
111	х. Лок ул. Д Бедного	2,00	12000	50	Асфальтобетонное
х. Белецкий					
112	х. Белецкий ул. Делегатская	3,00	18000	50	Асфальтобетонное
	ИТОГО	106,55			

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Успенского сельского поселения относятся к категориям обычные автомобильные дороги (не скоростная автомобильная дорога).

Основными улицами, по которым осуществляется движение транспортных потоков, являются: улица Ленина которая является частью автодороги регионального значения, улица Крупской, улица Партизанская, улица Дугинец, улица Красноармейская которая является частью автодороги регионального значения, улица Комсомольская, улица Калинина т.е. те улицы по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет более 500 ед./сутки.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 100 ед./сутки до 500 ед./сутки и менее 100 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Улично-дорожная сеть Успенского сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы, нет затруднений с парковками, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения. Помимо химического загрязнения атмосферного воздуха для транспорта характерны и другие виды негативного воздействия на среду обитания человека. Так, большинство выбросов токсических веществ сосредотачиваются на поверхности почвы, где происходит их постепенное депонирование, что ведет к изменению химических и физико-химических свойств субстрата.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая

зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

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

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

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

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Успенском сельском поселении составляет 106,6 км. в том числе с асфальтобетонным покрытием 66 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Успенского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц 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.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Успенского сельского поселения отсутствуют.

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

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение происходит как по пешеходным дорожкам (тротуарам), так и по проезжей части улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

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

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Успенского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 3,5т, а также от 3,5 до 8 т. и более. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие МУП «Сервис» осуществляет сбор и вывоз мусора по

утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

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

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

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

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

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

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

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

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется

снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Успенского сельского поселения и формированию условий для его роста.

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

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

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

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Успенского района

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

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

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное

качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Успенского района

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

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

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Успенского

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Успенского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Успенского сельского поселения от 31 октября 2013 года № 247 «О создании муниципального дорожного фонда Успенского сельского поселения Успенского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Успенского сельского поселения Успенского района».

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутрипоселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СНиП 2.07.01-89*.

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 17620 человек..

С учетом освоения территорий под застройку индивидуальными жилыми домами с участками при доме от 0,15 до 0,20 га, потребность в селитебной территории составит 123,2 га.

Расчет территории для размещения объектов социального, культурного, коммунально-бытового обслуживания произведен исходя из нормы 25% от площади жилой территории и составляет 163,3 га.

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 30% от жилой застройки, это в среднем 201 га.

Расчет ландшафтно-рекреационных территорий производится согласно нормам СНиП 2.07.01.-89*. Площадь озелененных территорий для сельских поселений рассчитывается, исходя из норматива 12 м²/чел. Площадь озелененных территорий на расчетный срок составляет 21,1 га.

Расчет коммунально-складской зоны производится, исходя из норматива 2,5 м² на одного человека постоянного населения и 6 м² на одного отдыхающего (временного населения). Потребность в коммунально-складской зоне составит 4,4га.

Также, были учтены приоритетные направления развития населенных пунктов, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

Согласно расчетам, для обеспечения перспективного развития поселения на расчетный срок потребуется дополнительно включить в границы населенных пунктов 369,6 га, за счёт земель сельскохозяйственного назначения, что было сделано при утверждении генерального плана поселения.

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

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

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

-ростом поселения и др.

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

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

Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15–20%.

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

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

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

Таблица 2.

Прогноз транспортного спроса сельского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2021	2022 - 2028
1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения								
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)								
2.1	Воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-
2.2	Водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-

2.3	Железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-
2.4	Автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
3. Прогноз развития дорожной сети поселения								
3.1	Протяженность дорожной сети	км	106,6	106,6	106,6	106,6	106,6	106,6
4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения								
4.1	Индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	250	260	270	280	290	300
4.2	Общественный транспорт	авт.	3	3	3	3	3	3
5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения								
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Успенского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

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

Незначительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает

социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

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

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

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

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

Таблица 3.

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения 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 и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0

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

В каждом населенном пункте поселения генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

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

-поселковая дорога – осуществляет связь населенного пункта с внешней дорогой общей сети, в сложившихся условиях она является частью дороги межмуниципального значения;

-главные улицы – осуществляют связь жилых территорий с общественным центром;

-улицы в жилой застройке:

основная – осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,

второстепенная – осуществляет связь между основными жилыми улицами,

проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Ширина магистральных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 7,0 – 12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

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

Таблица 4.

Основные показатели улично-дорожной сети Успенского сельского поселения

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт	км	66	66	66
2	Гравий	км	40,6	40,6	40,6

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

На территории Успенского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 17620 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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

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

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

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 18 расчетное количество колонок на АЗС – 4.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2028 г. для Успенского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим

количеством индивидуального автотранспорта: возникают проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

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

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят к множеству вредных проявлений для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Успенском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 12 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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

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

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

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего

анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

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

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

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

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

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

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

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

Проектом генерального плана Успенского сельского поселения предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

-реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц.

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

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

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

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

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

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

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

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

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2021г.):

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

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

на расчётный срок (2028г.):

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

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

- строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Успенского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2018 – 2028 г.г.;

- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2028 гг.;

- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2028 гг.;

- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2022-2028 гг.;

- создание инфраструктуры автосервиса – 2019-2028 гг.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Успенский район, бюджета Успенского сельского поселения Успенского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2028 годы составляет 67 241 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год – 1 464,6 тыс.рублей;
2018 год – 5 446,1 тыс.рублей;
2019 год – 5 634,1 тыс.рублей;
2020 год – 5 822,4 тыс. рублей;
2021 год – 6 010,3 тыс. рублей;
2022-2028 годы – 42 863,5 тыс.рублей.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения Успенского района на 2017-2028 годы										
1	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Успенского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям									
1.1	Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Успенского сельского поселения									
1.1.1	-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;		2017						инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;	Администрация Успенского сельского поселения
2018			100,0			100,0				
2019			100,0			100,0				
2020			100,0			100,0				
2021			100,0			100,0				
2022-2028			200,0			200,0				
			Всего	600,0			600,0			

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.1.2	-разработка проекта организации дорожного движения;		2017						-разработка проекта организации дорожного движения;	Администрация Успенского сельского поселения
			2018							
			2019							
			2020							
			2021	200,0			200,0			
			2022-2028	200,0			200,0			
	Всего		400,0				400,0			
1.1.3	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров		2017						подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы, строительство тротуара	Администрация Успенского сельского поселения
			2018							
			2019							
			2020							
			2021							
			2022-2028	5000,0			5000,0			
	Всего		5000,0				5000,0			
1.1.4	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных		2017	1414,6			1414,6		автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны	Администрация Успенского сельского поселения
			2018	5246,1			5246,1			
			2019	5434,1			5434,1			
			2020	5622,4			5622,4			
			2021	5610,3			5610,3			

Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей					Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы
				всего	в разрезе источников финансирования					
					краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2022-2028	34913,5			34913,5		отвечать действующим нормам и правилам	
			Всего	58 241,0			58 241,0			
1.2	Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях									
1.2.1	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов		2017	50,0			50,0		снижение дорожно-транспортных происшествий	Администрация Успенского сельского поселения
			2018	100,0			100,0			
			2019	100,0			100,0			
			2020	100,0			100,0			
			2021	100,0			100,0			
			2022-2028	550,00			550,00			
			Всего	1000,0			1000,0			
1.3	Задача: улучшение транспортного обслуживания населения									
1.3.1	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта		2017						создание комфортных условий для граждан	Администрация Успенского сельского поселения
			2018							
			2019							
			2020							
			2021							
			2022-2028	2000,0			2000,0			
			Всего	2000,0			2000,0			

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

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

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

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

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

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

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

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения на период 2017-2028 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

Территория Успенского сельского поселения

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	этапы реализации	
			1 очередь	расчетный срок
Транспортная инфраструктура				
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	16,0	50,0
2	Станция технического обслуживания	ед.	0	2
3	Автомойка	ед.	1	1

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 7.

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2028
1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.	1,0	3,0	4,0	4,0	4,0	50,0
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%.	-	-	-	-	-	-
3)	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Успенского сельского поселения представлены в таблице 8.

Таблица 8.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
Население				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	14521	17620
Транспортная инфраструктура				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	10,0	10,0
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	106,6	106,6
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	66,0	66,0

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	250	300
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	2	4

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

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

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

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

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

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

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

Глава Успенского
сельского поселения

Н.Н. Буркот