

Приложение  
к решению Совета Маламинского  
сельского поселения Успенского  
района от 24.08.2017 г. № 137

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры Маламинского**  
**сельского поселения Успенского района на 2016-2031 годы**

**ПАСПОРТ**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры Маламинского**  
**сельского поселения Успенского района на 2016-2031 годы**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Маламинского сельского поселения Успенского района на 2016-2031 годы (далее – Программа)
Основание разработки программы	для -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»; -Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; -Генеральный план Маламинского сельского поселения Успенского района Краснодарского края; -Устава Маламинского сельского поселения Успенского района
Заказчик программы	Администрация Маламинского сельского поселения Успенского района Юридический и почтовый адрес: 352471, Краснодарский край, Успенский район, с. Маламино, ул.Ленина, 38
Разработчик программы	Администрация Маламинского сельского поселения Успенского района Юридический и почтовый адрес: 352471, Краснодарский край, Успенский район, с. Маламино, ул.Ленина , 38
Цель программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Маламинского сельского поселения Успенского района, 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
Задачи программы	1.Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Маламинского 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

Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:  
-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 25,5 км ;  
-доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 10 %;  
-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

Срок реализации Программы 2016-2031 годы, в 2 этапа:  
1 этап – с 2016 по 2020 годы  
2 этап – с 2021 по 2031 годы

Укрупненное  
описание  
запланированных  
мероприятий  
(инвестиционных  
проектов) по  
проектированию,  
строительству,  
реконструкции  
объектов  
транспортной  
инфраструктуры

-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  
источники  
финансирования  
Программы

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2030 годов составляет 6884,95тыс. руб., в том числе по годам:  
2016 год – 1500 тыс. рублей;  
2017 год – 312,957 тыс. рублей;  
2018 год – 1252 тыс.рублей;  
2019 год – 1320 тыс.рублей;  
2020 год – 1290 тыс.рублей;  
2021-2031 годы – 1300 тыс.рублей.

Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Успенский район, бюджета Маламинского сельского поселения Успенского района и внебюджетных источников

Ожидаемые результаты реализации Программы	Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Маламинского сельского поселения Успенского района
Система контроля за исполнением Программы	Совет депутатов Маламинского сельского поселения Успенского района
Основные исполнители Программы	-администрация муниципального образования Успенский район (в рамках своих полномочий); -администрация Маламинского сельского поселения Успенского района а (в рамках своих полномочий); -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы.

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

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

На основании закона Краснодарского края от 22 июля 2004 года №769-КЗ "О внесении изменений в Закон Краснодарского края "Об установлении границ муниципального образования Успенский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - сельских поселений - и установлении их границ", принятого Законодательным Собранием Краснодарского края, были установлены границы муниципального образования Успенский район и входящих в него поселений, в частности Маламинского сельского поселения.

Маламинское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Успенский район и размещается в восточной его части на границе со Ставропольским краем.

Территория поселения на юге и юго-западе граничит с Кургоковским сельским поселением, на востоке и юго-востоке граничит с Ставропольским краем, на севере – с Николаевским сельским поселением Успенского района, граница проходит по реке Кубань. Маламинское сельское поселение входит в состав муниципального образования Успенский район, который расположен в юго-восточной части Краснодарского края. Площадь района составляет 1129,98 км<sup>2</sup>, что составляет 1,5% от общей площади Краснодарского края. Площадь поселения составляет 73 кв. км. В его состав

входит четыре населенных пункта – село Маламино и хутора Карс, Вольность и Первокубанский

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

**Численность населения** Маламинского сельского поселения на 01.01.2010 года составляет 1,8 тыс. человек.

**Экономическая база.** На территории осуществляют свою деятельность одно частное сельскохозяйственное предприятие ООО «Кубань-Маламино», несколько крестьянско-фермерских хозяйств, 147 личных подсобных хозяйств.

*Характеристика бюджетобразующих предприятий*

№	Наименование	Адрес	Вид деятельности	Количество работающих
1.	ООО «Кубань-Маламино»	с. Маламино пер. Карла Маркса, 26	Производство с/х продукции	90

### Производство основных видов сельскохозяйственной продукции (в соответствии с индикативным планом социально-экономического развития Маламинского сельского поселения)

Наименование, единица измерения	2009 год отчет	2010 год оценка
1 Зерно (в весе после доработки), тыс. тонн	2,0	2,1
2 Подсолнечник (в весе после доработки), тыс. тонн	0,2	0,2
3 Картофель, тыс. тонн,	0,5	0,6
4 Овощи, тыс. тонн	0,04	0,1
5 Скот и птица (в живом весе), тыс. тонн	0,35	0,36
6 Молоко, тыс. тонн	0,9	0,9
7 Яйца, млн. штук	0,27	0,27

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

Транспортный каркас проектируемой территории представлен автодорогой регионального значения «г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномысск» и федеральной автодорогой М29 «Кавказ» проходящие в

направлении «северо-запад – юго-восток» через, автодорогой регионального значения «с.Маламино - х.Вольность» и «подъезд к с. Маламино» проходящие в направлении «север – юг», а также автодорогами местного значения, связывающие населенные пункты с административными центрами поселения и района.

В 1 км южнее федеральной автодороги проходит Северо-Кавказская железная дорога «Ростов-Махачкала» проходящая в направлении «северо-запад – юго-восток», где в границах поселения размещается остановочная платформа «1695 км».

Проектом предусмотрена реконструкция региональной автодороги «г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномыск» и федеральной автодороги М29 «Кавказ» целях повышения ее технических характеристик, увеличения пропускной способности и повышения безопасности дорожного движения. Для оптимизации автотранспортного движения данным проектом предусматривается строительство автодороги местного значения от автодороги «г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномыск» в северном направлении до х. Первокубанский.

Данным проектом предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автотранспортной сети с целью сохранения и увеличения инвестиционной привлекательности территории поселения, повышения безопасности и улучшения экологии населенных пунктов.

В связи с наличием в поселении автодороги федерального значения, проходящая в районе х. Вольность, проектом предлагается развитие транспортно-логистического комплекса, который повысит экономическую состоятельность Маламинского сельского поселения и уровень жизни местного населения.

При проектировании на расчетный срок рассматривается условная классификация существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой градостроительной значимости той или иной транспортной оси:

- автодороги федерального значения – трассы, связывающие между собой субъекты РФ или подводящие к объектам федерального значения (порты, курорты федерального значения и т.д.);

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

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

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

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

Помимо развитой сети автомобильных дорог территория поселения обладает Северо-Кавказской железной дорогой направления «Ростов-Махачкала». Ветка проходит в направлении «северо-запад – юго-восток». Протяженность в границах поселения 5 км. В границах поселения размещается остановочная платформа «1695 км».

В границах Маламинского сельского поселения железная дорога не имеет пересечений с автомобильными дорогами, поэтому не требуется строительство современных безопасных железнодорожных переездов, а также пешеходных переходных мостов в условиях прохождения железной дороги по территории населенного пункта.

В целях развития и оптимизации системы внутренних связей данным проектом предусмотрено увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения на 9,6 км.

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

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

**Транспортная инфраструктура** состоит из автомобильных дорог – 29, 25 км, в том числе с твердым покрытием – 8,68 км. Помимо дорог местного значения по району проходит Федеральная дорога «Кавказ» протяженностью 38 км направления г. Армавир- г. Невинномысск Ставропольского края. Регионального значения - 11.9 км.

По территории поселения проходит Северо-Кавказская железная дорога. Водный и авиационный транспорт в поселении отсутствует.



В настоящее время Генеральным планом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

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

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

Краснодарский край – один из самых экономически развитых и инфраструктурно обустроенных субъектов Южного федерального округа. Экономика края базируется на благоприятных природно-климатических условиях. Ее основу составляет развитое машиностроение и многоотраслевое сельское хозяйство.

Маламинское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Успенский район и расположено в юго-восточной части района.

В настоящее время Успенский район имеет 95,2%-ю обеспеченность дорожной сети с твердым покрытием между населенными пунктами. Существующая дорожная сеть имеет 50-55 % износа. Геометрические параметры существующей дорожной сети не всегда соответствуют возросшей интенсивности дорожного движения.

В направлении «северо-запад – юго-восток» по поселению проходит автодорога федерального значения М29 «Кавказ».

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, км	Протяженность по Маламинскому поселению, км	Техническая категория	Протяженность, км	Мосты	
						кол-во	п.м
1	г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномысск	41,493	8,534	III	20,195		
				IV	21,298		

2	с.Маламино х.Вольность	-	6,496	6,496	IV	6,496		
3	Подъезд к с.Маламино		5,500	5,500	IV	5,500		
	<b>Итого:</b>		<b>53,49</b>	<b>20,53</b>		<b>53,49</b>		

В Маламинском поселении автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и представлены следующим образом:

Прочие автодороги находятся на балансе муниципального образования. В настоящее время на территории Маламинского сельского поселения функционирует 1 газовая заправочная станция.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта поселения являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог общего пользования, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;
- прохождение региональной автодороги по территории административного центра поселения – с. Маламино, что способствует повышению аварийности, уменьшает пропускную способность и ведет к невозможности модернизации и расширения данной автодороги;
- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса.

Данным проектом предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автотранспортной сети с целью сохранения и увеличения инвестиционной привлекательности территории поселения, повышения безопасности и улучшения экологии населенных пунктов.

В связи с наличием в поселении автодороги федерального значения, проходящая в районе х. Вольность, проектом предлагается развитие транспортно-логистического комплекса, который повысит экономическую состоятельность Маламинского сельского поселения и уровень жизни местного населения.

При проектировании на расчетный срок рассматривается условная классификация существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой градостроительной значимости той или иной транспортной оси:

автодороги федерального значения – трассы, связывающие между собой субъекты РФ или подводящие к объектам федерального значения (порты, курорты федерального значения и т.д.);

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

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

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

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

Планировочная структура любой территории во многом зависит от развития дорожной сети и транспортного комплекса. Данный фактор дает возможность увеличения выпуска продукции предприятиями промышленного комплекса за счет увеличения рынков сбыта не только на территории Краснодарского края, но в других регионах России, а также увеличивает инвестиционный потенциал территории.

Основными автотранспортными осями Маламинского сельского поселения является: автомобильная дорога регионального значения «г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномысск» и федеральная автодорога «Кавказ» . Генеральным планом предусматривается реконструкция данных автодорог с доведением параметров до I технической категории.

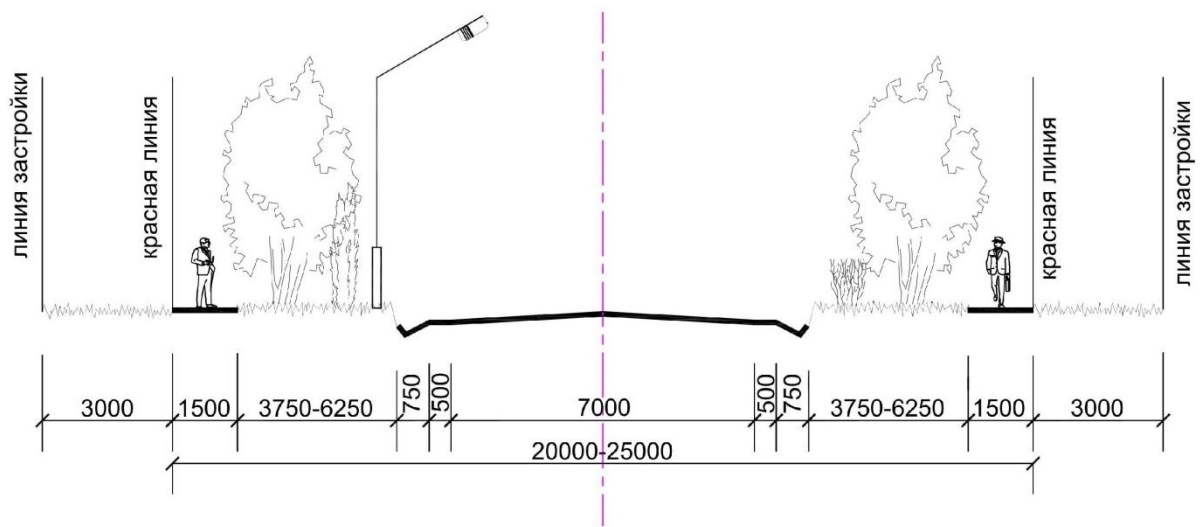
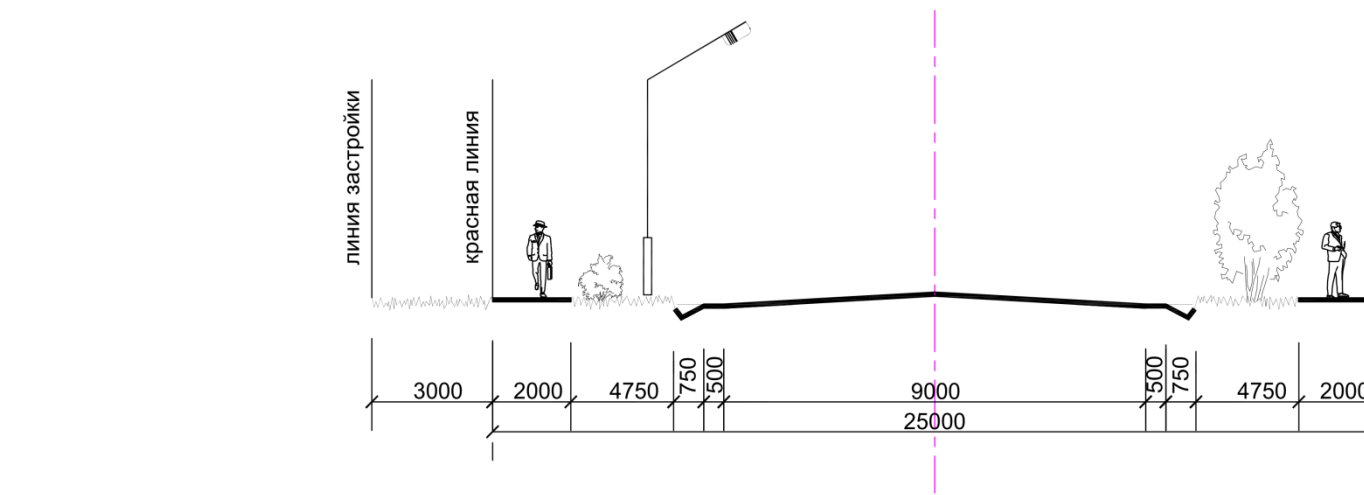
В целях развития автотранспортной инфраструктуры поселения данным проектом предусматривается реконструкция существующих автомобильных дорог и строительство новых, связывающих населенные пункты.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

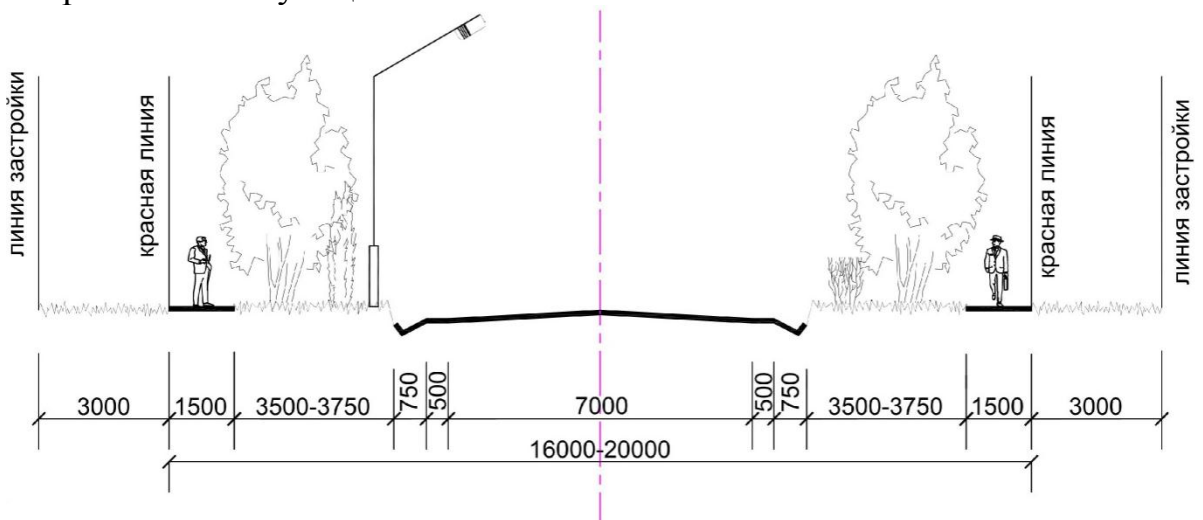
Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 20-25 м, второстепенных – 16-20 м.

Рекомендуемые поперечные профили:

Основные улицы



### Второстепенные улицы



Таким образом, генеральным планом предусмотрено прокладка новых жилых улиц для связи проектируемых кварталов с центрами населенных пунктов общей протяженностью:

в с. Маламино – 5,4 км;

в х. Вольность – 1,9 км

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

реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;

организация безопасных пешеходных переходов;

создание санитарно-защитных полос вдоль региональной автодороги в целях улучшения экологического состояния прилегающих селитебных территорий;

реконструкция и модернизация региональных автодорог со строительством автомобильных развязок;

строительство улиц и дорог для обслуживания проектируемых функциональных зон;

организация центров придорожного обслуживания вдоль автодороги «Кавказ»;

Строительство участков дорог местного значения.

Помимо развитой сети автомобильных дорог территория поселения обладает Северо-Кавказской железной дорогой направления «Ростов-Махачкала». Ветка проходит в направлении «северо-запад – юго-восток». Протяженность в границах поселения 5 км. В границах поселения размещается остановочная платформа «1695 км».

В границах Маламинского сельского поселения железная дорога не имеет пересечений с автомобильными дорогами, поэтому не требуется строительство современных безопасных железнодорожных переездов, а также пешеходных переходных мостов в условиях прохождения железной дороги по территории населенного пункта.

В целях развития и оптимизации системы внутренних связей данным проектом предусмотрено увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения на 9,6 км.

В генеральном плане предусматривается структурирование системы автотранспортных осей путем их объединения в четыре основные категории (смотри схему ГП-7 «Схема развития транспортной инфраструктуры»):

магистральная дорога федерального значения;

основная автомобильная дорога общего пользования;

основные улицы;

второстепенные улицы.

К основным автодорогам общего пользования данным проектом отнесены следующие дороги

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование дороги</b>	<b>примечание</b>
1	«г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномысск»	существующая
2	«с.Маламино - х.Вольность»	существующая

3	«Подъезд к с.Маламино»	существующая
4	«Подъезд к х. Первокубанский»	проектируемая

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

Ориентировочная площадь под новые автомобильные дороги и отдельные участки представлена далее в таблице.

№ п/п	Наименование участка автодороги	Предлагаемая значимость автодороги	Протяженность участка автодороги, км	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, га
2	Подъезд к х.Первокубанский	местного значения	2,3	6,4
	<b>Итого</b>		<b>2,3</b>	<b>6,4</b>

Примечание:

1. Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на конкретной стадии проектирования автодорог.

2. Площадь участков земельных отводов под автодороги определена исходя из средних показателей СН 467-74 «Нормы отвода земель для автомобильных дорог»:

- II категория – 2 полосы – 40 м,
- III категория – 2 полосы – 35 м,
- IV категория – 2 полосы – 28м.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

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

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

**Транспортная инфраструктура** состоит из автомобильных дорог – 29, 25 км, в том числе с твердым покрытием – 8,68 км. Помимо дорог местного значения по району проходит Федеральная дорога «Кавказ» протяженностью 38 км направления г. Армавир- г. Невинномысск Ставропольского края. Регионального значения - 11.9 км.

По территории поселения проходит Северо-Кавказская железная дорога. Водный и авиационный транспорт в поселении отсутствует.

По территории района протекает река Кубань, однако, анализ данного фактора в составе транспортной инфраструктуры нецелесообразен, так как река не является судоходной, ближайшие

морские порты – г. Новороссийск – 400 км.,

речные порты – г. Краснодар – 250 км., г. Ростов – на- Дону – 330 км.

Авиационный транспорт в поселении отсутствует, ближайшие аэропорты – г. Краснодар – 220 км, г. Ставрополь – 90 км., г. Минеральные Воды – 150 км.

#### **Улично-дорожная сеть**

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

На сегодняшний день выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети станицы Николаевской:

отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СНиП 2.07.01-89\* , отсутствие на большей части улиц дорожных одежд капитального типа;

отсутствие тротуаров на улицах

низкое качество дорожного покрытия.

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети сельского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого

показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 7% в год).

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

Транспорт - 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 Маламинского сельского поселения отсутствуют.

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

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

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

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

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Маламинского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать

на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

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

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Маламинского 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 Маламинского 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 Маламинского сельского поселения Успенского района**

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети сельского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

Дальнейшее развитие автодорожной сети связано с конкретными производственными потребностями существующих, реконструируемых и проектируемых промышленных и сельскохозяйственных предприятий района, а также с потребностями развития селитебных территорий населенных пунктов.

Совершенствование транспортной инфраструктуры населенного пункта заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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

реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;

организация безопасных пешеходных переходов;

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Маламинского 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 Маламинского 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 не до ремонта.

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Маламинского 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 Маламинского 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 Маламинского сельского поселения от 31 ноября 2013 года № 211 «О создании муниципального дорожного фонда Маламинского сельского поселения Успенского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Маламинского сельского поселения Успенского района».

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

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

Маламинское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Успенский район и размещается в восточной его части на границе со Ставропольским краем.

Территория поселения на юге и юго-западе граничит с Кургоковским сельским поселением, на севере – с Николаевским сельским поселением Успенского района граница проходит по реке Кубань.

Площадь поселения составляет 73 кв. км. В его состав входят четыре населенных пункта – село Маламино и хутора Карс, Вольность и Первокубанский.

Общая протяженность границ сельского поселения составляет 48,3 км. Территория поселения имеет компактную форму неправильного многоугольника слегка вытянутого с севера на юг.

С востока на запад территория поселения пересечена рекой Овечкой в южной части, балкой, впадающей в р. Овечку с правого берега юго-западнее с. Маламино, в центральной части поселения и протяженной возвышенностью урочища Коповалы в северной части поселения.

Основной автотранспортной осью поселения является региональная автодорога «г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномысск», проходящая через село Маламино в восточном направлении.

Южнее реки Овечки в направлении «северо-запад – юго-восток» проходит автомобильная дорога федерального значения – трасса М29 «Кавказ». В юго-восточной части поселения вдоль федеральной автодороги расположен хутор Вольность.

Транспортная связь хуторов Вольность и Карс с административным центром поселения осуществляется по региональной автодороге «с.Маламино - х.Вольность».

Также от с. Маламино к федеральной трассе в южном направлении проложена автодорога «подъезд к с.Маламино».

В 1 км южнее федеральной автодороги проходит железная дорога, где в границах поселения размещается остановочная платформа «1695 км».

Административный центр поселения – с. Маламино, располагается в северо-западной части поселения на границе с Кургоковским сельским поселением. Архитектурно-планировочная структура села представлена упорядоченными прямоугольными кварталами усадебной жилой застройки.

Развитие жилых территорий на расчетный срок генерального плана предусмотрено в восточном направлении. Проектом предусматривается восстановление, реконструкция и модернизация производственных и коммунально-складских предприятий, а также организация нормативных санитарно-защитных зон от действующих и проектируемых объектов.

Территория хутора Карс представляет собой вытянутые вдоль автодороги «с.Маламино - х.Вольность» кварталы усадебной застройки. Развитие на новых территориях данным проектом не предусмотрено, расселение проектного прироста населения будет осуществляться на свободных неосвоенных территориях в границах населенного пункта.

Прямоугольные жилые кварталы хутора Вольность располагаются на левом берегу р. Овечки. Развитие селитебных территорий предусмотрено в южном направлении от существующей застройки.

Территорию хутора Первокубанский, где в настоящее время не проживает постоянное население и не планируется его прирост, данным проектом предлагается использовать под огороды или иные зоны сельскохозяйственного использования.

Архитектурно-планировочные структуры населенных пунктов обусловлены наличием сложившихся каркасов улично-дорожной сети, различных функциональных зон, а также природного окружения. На расчетный срок генерального плана проектом предусмотрено структурирование существующих планировочных каркасов путем дифференциации улиц и дорог на основные и второстепенные, а также их органичное развитие с учетом имеющихся планировочных ограничений и территориальных особенностей каждого населенного пункта в отдельности.

Данным проектом предусмотрена реконструкция автодорог «г.Армавир - с.Успенское - г.Невинномысск» и «с.Маламино - х.Вольность», а также жилых улиц населенных пунктов. Увеличение доли автодорог с твердым покрытием является первоочередным мероприятием по совершенствованию транспортной инфраструктуры. Новые улицы запроектированы в целях развития существующей сети и создания удобных транспортных и

### **Структура возрастного состава населения Маламинского сельского поселения**

Таблица 5

№ п/п	Возрастная структура населения	2010 год	
		чел.	%
1.1	Население моложе трудоспособного возраста, от 0	315	19,7

№ п/п	Возрастная структура населения	2010 год	
		чел.	%
	до 15 лет		
1.2	Население в трудоспособном возрасте:	881	55,3
1.3	Население старше трудоспособного возраста	399	25,0
	Итого по поселению	1595	100,0

В соответствии с общепринятыми классификациями возрастная структура такого вида считается регрессивной и характеризуется высоким уровнем демографической старости

Проектная численность постоянного населения территории планирования определена по методу «передвижек возрастов». В процессе расчета существующее население проектируемой территории распределяется на пятилетние возрастные группы, которые последовательно передвигаются через каждые пять лет в следующий (более старший) возрастной интервал с учетом заданных параметров по возрастных коэффициентов смертности, рождаемости и интенсивности миграции. Преимущества метода заключаются в его комплексности: он позволяет одновременно определить численность и структурный состав населения.

Применительно к будущей демографической динамике применялись сценарии, основанные на тенденциях постепенного увеличения по возрастных коэффициентов рождаемости и вероятностей дожития (особенно в группах трудоспособного возраста). Одновременно предполагался умеренный рост показателя миграционного прироста.

Тенденции, закладываемые в демографический прогноз, предполагают:

постепенное увеличение числа деторождений в среднем на 1 женщину репродуктивного возраста до 2,5 человек;

увеличение средней ожидаемой продолжительности жизни населения до 66,8 лет;

среднегодовое значение показателя миграционного прироста на уровне 6,5 промилле (10-12 человек в год).

В соответствии с прогнозом численность населения в Маламинском сельском поселении к сроку реализации первой очереди строительства составит 1860 человек, к расчетному сроку генерального плана – 2000 человек.

### **Прогноз демографической структуры населения (по возрастному признаку)**

Таблица 26

Единица измерения	Возрастные группы населения		
	2011 г	2021 г	2031 г

	младше трудоспо -собного	трудоспо -собного	старше трудоспо -собного	младше трудоспо -собного	трудоспо -собного	старше трудоспо -собного	младше трудоспо -собного	трудоспо -собного	старше трудоспо -собного
человек	315	881	399	367	931	382	446	1022	352
в % от общей численности	19,7	55,3	25,0	21,8	55,4	22,8	24,5	56,1	19,4

Для целей долгосрочного прогнозирования (до 2046 года) демографическая оценка территории поселения принимается на уровне 2000 человек.

### **Расчет проектной территории**

Площадь проектной территории, предусмотренной под развитие системы культурно-бытового обслуживания, строительство жилых зданий и иных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, определяется в соответствии с прогнозной численностью населения и Нормативами градостроительного проектирования Краснодарского края (Приложение к постановлению Законодательного Собрания Краснодарского края от 24 июня 2009 г. N 1381-П).

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

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

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

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в

соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

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

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

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

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

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

Таблица 2.

Прогноз транспортного спроса сельского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2031
1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения									
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	Воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	Водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	Железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	Автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
3. Прогноз развития дорожной сети поселения									
3.1	Протяженность дорожной сети	км	25,5	25,5	25,5	25,5	25,5	25,5	25,5
4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									

4.1	Индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	250	250	250	250	250	250	370
4.2	Общественный транспорт	авт.	1	1	1	1	1	1	2
<b>5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения</b>									
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0	0

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

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Маламинского 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**

Автомобильные дороги 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**

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

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

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

проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

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

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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

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

Таблица 4.

#### **Основные показатели улично-дорожной сети Маламинского сельского поселения**

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт	км	5,1	5,1	5,1
2	Гравий	км	25,5	25,5	25,5

#### **2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

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

На территории Маламинского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 2860 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство.

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

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

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

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

## **2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и за закупками в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к 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 Маламинского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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

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

## **транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Маламинского сельского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

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

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

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

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

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

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

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

на расчётный срок (2030г.):

-дальнейшая интеграция в транспортный комплекс 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 – 2017 гг;

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

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

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

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Успенский район, бюджета Маламинского сельского поселения Успенского района. Прогнозный общий объем финансирования Программы на период на период 2016-2030 годов составляет 6884,95тыс. руб., в том числе по годам:

2016 год – 1500 тыс. рублей;

2017 год – 312,957 тыс. рублей;

2018 год – 1252 тыс.рублей;

2019 год – 1320 тыс.рублей;

2020 год – 1290 тыс.рублей;

2021-2031 годы – 1300 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
<b>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Маламинского сельского поселения Успенского района на 2016-2030 годы</b>										
1	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Маламинского 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 Маламинского сельского поселения									
			<b>Всего</b>	<b>450,0</b>			<b>400,0</b>			
1.1.3	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров		2016						подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы,	Администрация Маламинского сельского поселения
			2017							
			2018							
			2019							

**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
			2020						строительство тротуара	
			2021-2030	6884,95			6884,95			
			Всего	6884,95			6884,95			
1.1.4.	Ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2016	1500,00			1500,00		автомобиль-ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам	Администра-ция Маламинского сельского поселения
			2017	312,957			312,957			
			2018	1252			1252			
			2019	1320			1320			
			2020	1290			1290			
			2021-2030	1300			1300			
			<b>Всего</b>	6884,95			6884,95			

**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
1.2	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		2016	0,0			0,0		снижение дорожно-транспортных происшествий	Администрация Маламинского сельского поселения
2017			00,0			00,0				
2018			50,0			50,0				
2019			50,0			50,0				
2020			50,0			50,0				
2021-2030			300,00			300,00				
<b>Всего</b>			<b>450,0</b>			<b>450,0</b>				
1.3	Задача: улучшение транспортного обслуживания населения									

## **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 Маламинского 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 Маламинского 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 Маламинского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы Маламинского сельского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Маламинского сельского поселения на период 2016-2030 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

**Территория Маламинского сельского поселения**

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

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

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

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

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

Таблица 7.

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

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

Таблица 8.

**Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры**

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
<b>Население</b>				
1	численность населения с учетом подчиненных	чел.	1862	2000

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
	административно-территориальных образований			
<b>Транспортная инфраструктура</b>				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	-	-
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	25,5	25,5
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	5,1	5,1
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	150	155
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	0	0

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

А.Н. Буланов