

Липецкая область

Добринский муниципальный район

Совет депутатов сельского поселения Верхнематренский сельсовет

27 сессия пятого созыва

**Р Е Ш Е Н И Е**

с. Верхняя Матренка

«20» июня 2017 г. № 72-рс

Об утверждении муниципальной программы сельского поселения Верхнематренский сельсовет «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры поселения» на 2017 - 2025 годы.

 В соответствии Федеральным законом от 06.10.2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ, руководствуясь Уставом сельского поселения Верхнематренский сельсовет, Совет депутатов сельского поселения

 РЕШИЛ:

1. Утвердить муниципальную программу сельского поселения «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры поселения» на 2017 - 2025 годы.

2. Обнародовать настоящее решение в установленном порядке и разместить на официальном сайте поселения в сети «Интернет».

3. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального обнародования.

Председатель Совета депутатов

сельского поселения

Верхнематренский сельсовет Н.В.Жаворонкова

Утверждена

решением Совета депутатов

сельского поселения

Верхнематренский сельсовет

от 20.06.2017 г. № 72-рс

Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет на 2017-2025 годы



 **Содержание**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Наименование** | **№****стр.** |
| 1 | Паспорт программы. | 3-4 |
| 2 | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнематренский сельсовет. | 4 |
| 3 | Социально — экономическое состояние сельского поселения Верхнематренский сельсовет. | 4 |
| 4 | Транспортная инфраструктура. | 4-5 |
| 5 | Перечень автомобильных дорог общего пользования Липецкой области, являющихся областной собственностью. | 5 |
| 6 | Общественный пассажирский транспорт. | 5-6 |
| 7 | Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса. | 6 |
| 8 | Перечень автомобильных дорог общего пользования, расположенных на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет. | 6-7 |
| 9 | Анализ состава парка транспортных средой и уровни автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами). | 7 |
|  10 | Оценка уровня автомобилизации населения па территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет. | 7 |
|  11 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока. | 7 |
|  12 | Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения. | 7 |
|  13 | Характеристика движения грузовых транспортных средств. | 7-8 |
|  14 | Анализ уровня безопасности дорожного движения.  | 8 |
|  15 | Оценка уровни негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека. | 8 |
|  16 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения. | 8-9 |
|  17 | Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения. | 9 |
|  18 |  Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения. | 9 |
|  19 |  Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения. | 9 |
|  20 | Мероприятия по обеспечению территории сельского поселения объектами транспортной инфраструктуры. | 10 |
|  21 |  Технико – экономические показатели сельского поселения Верхнематренский сельсовет. | 10-13 |
|  22 |  Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижении населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.  | 13 |
|  23 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры но видам транспорта. | 13 |
|  24 | Прогноз развития дорожной сети поселения. | 13 |
|  25 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения. | 13 |
|  26 | Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет. | 14 |
|  27 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения. | 14 |
|  28 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека. | 14 |
|  29 | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показа гелям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.  | 14 |
|  30 | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. | 14 |
|  31 | Мероприятия по развитию дорог поселения. | 15 |
|  32 | Перечень программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет 2017-2025 годы. | 15-16 |
|  33 | Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. | 17 |
|  34 |  Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. | 17-19 |
|  35 |  Сведения о методике расчета показателя (индикатора) муниципальной программы. | 19 |
|  36 |  Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения. | 19-21 |

Программа

 комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет на 2017-2025 годы

**1. Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование программы** | **Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет на 2017-2025 годы (далее – Программа)** |
| **Основания для разработки программы** | - Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131- ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», - Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», - Постановление администрации Липецкой области от 21 ноября 2013 г. № 521 «Об утверждении государственной программы Липецкой области «Развитие транспортной системы Липецкой области», (в ред. постановления администрации Липецкой области от 31.12.2013 N 641 г.), - Генеральный план сельского поселения Верхнематренский сельсовет, утвержденный решением Совета депутатов сельского поселения Верхнематренский сельсовет № 115-рс от 21.03.2013г.;-Устав сельского поселения Верхнематренский сельсовет. |
| **Разработчик программы** | Администрация сельского поселения Верхнематренский сельсоветДобринского муниципального района. |
| **Место нахождения разработчика** | Липецкая область, Добринский район, с. Верхняя Матренка, ул.Центральная,31 |
| **Исполнители программы** | Администрация сельского поселения Верхнематренский сельсовет Добринского муниципального района.Администрация Добринского муниципального района Липецкой области |
| **Цель программы** | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнематренский сельсовет Добринского муниципального района. |
| **Задачи программы** | - Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей сельского поселения;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;-эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| **Целевые показатели (индикаторы) программы** | -снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальномремонте (реконструкции);-увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;-достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. |
| **Сроки и этапы реализации программы** | 2017-2020 годы |
| **Укрупнённое описание запланированных мероприятий программы** | разработка проектно-сметной документации;реконструкция существующих дорог; ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| **Объемы и****источники****финансирования программы** | Источники финансирования:- средства районного бюджета при формировании бюджета на очередной финансовый год. |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

**2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнематренский сельсовет**

 **2.1.Социально — экономическое состояние сельского поселения Верхнематренский сельсовет.**

Сельское поселение Верхнематренский сельсовет Добринского муниципального района находится на юго-западе Добринского муниципального района, расположенного в юго-восточной части Липецкой области и в центре Европейской части России. Территория сельского поселения граничит на севере с сельскими поселениями Среднематренский и Демшинский сельсоветы Добринского муниципального района, востоке с сельским поселением Березнеговатский сельсовет Добринского муниципального района, на юге с Воронежской областью, на западе с Усманским муниципальным районом.

Границы и статус сельского поселения установлены Законом Липецкой области № 126-ОЗ от 23.09.2004 г. "Об установлении границ муниципальных образований Липецкой области". В соответствии с ним, в состав территории сельского поселения входят восемь населенных пунктов: село Верхняя Матренка (центр сельского поселения), деревня Малая Матренка, деревня Березовка, деревня Воля, деревня Новая, село Приозерное, деревня Ландышевка, деревня Плоская Вершина.

Общая протяженность границы сельского поселения составляет 55,6 км

Таким образом, поселение имеет утвержденные в установленном порядке внешние границы.

Сельское поселение занимает территорию 11624 га, и включает в себя село Верхняя Матренка и Приозерное, деревни Малая Матренка, Березовка, Воля, Новая, Ландышевка и Плоская Вершина. Общая численность населения – 1368 человек, по состоянию на 01.01.2012 г.

Село Верхняя Матренка является административным центром сельского поселения. Он расположен в центре поселения, в 74 км к юго-востоку от областного центра, в 24 км к юго-западу от районного центра (поселок городского типа Добринка).

Для целей территориального планирования поселения, основополагающим показателем являются территории населенных пунктов, площадь которых определяется в их границах. Однако для утверждения границ населенных пунктов и, соответственно, их площади, необходимо проведение землеустроительных работ.

**2.2.Транспортная инфраструктура**

В полномочия местного самоуправления входят вопросы содержания и строительства автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов (за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения), а также создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

По территории сельского поселения проходят участки автомобильных дорог, являющихся собственностью Липецкой области, протяженность которых по территории сельского поселения составляет 30,9 км. Дороги относятся к IV категории, имеют различное покрытие и находятся, большей частью в удовлетворительном состоянии (Таблица 11).

Основу дорожной сети сельского поселения составляют автомобильные дороги "Добринка-Усмань" и "Верхняя Матренка-Приозерная", формирующие основные транспортные потоки в сельсовете. По ним осуществляется въезд в населенные пункты сельсовета, транспортное сообщение между ними и другими муниципальными образованиями.

**Перечень автомобильных дорог общего пользования Липецкой области, являющихся областной собственностью**

Таблица 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Идентификационный номер** | **Название дороги** | **Год ввода****в экспл.** | **Катег. техн.** | **Протяженность, км** | **Покрытие, км** | **Протяженность****в границах****сельского****поселения, км** |
| **асфальто-бетон****асфальто-бетон** | **щебень** | **грунт** |
| 1 | 42 ОП РЗ 42К-148 | Усмань-Добринка | 1989 | IV | 30,9 | 27,4 |  | 3,5 | 10,1 |
| 2 | 42 ОП РЗ 42К-149 | Верхняя Матренка-Приозерное | 1995 | IV | 9,5 | 9,5 |  |  | 9,5 |
| 3 | 42 ОП РЗ 42К-150 | Приозерное-Плоская Вершина | 1991 | IV | 5,8 | 5,8 |  |  | 5,8 |
| 4 |  42 ОП РЗ 42К-151 | Верхняя Матренка-Березнеговатка | 1993 | IV | 8,4 | 8,4 |  |  | 5,5 |
| 4 | Всего |  |  |  | 54,6 | 51,1 | - | 3,5 | 30,9 |

Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения обеспечивает внутренние транспортные связи, включает в себя въезды и выезды на территорию населенных пунктов, главные улицы застройки, основные и второстепенные проезды.

Главные улицы являются основными транспортными и функционально- планировочными осями территории застройки. Они обеспечивают транспортное обслуживание жилой застройки.

Основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам жилых зданий. Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям. Улично-дорожная сеть населенных пунктов входит в состав зоны инженерной и транспортной инфраструктуры 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.

Уличная сеть населенных пунктов сельского поселения представлена 24-мя улицами.

Улицы имеют различное покрытие. Часть уличной сети находится в неудовлетворительном состоянии, требуется устройство асфальтобетонного покрытия.

**2.3.Общественный пассажирский транспорт.**

Важное значение для обеспечения жизнедеятельности поселения имеет общественный пассажирский транспорт. В последние годы в его структуре происходят существенные организационные изменения, связанные с высокой конкуренцией со стороны субъектов малого бизнеса, осуществляющих перевозки пассажиров на микроавтобусах.

Транспортные услуги на территории сельского поселения оказывает ОАО "Добринское автотранспортное предприятие". Автобусное сообщение с райцентром ежедневно три раза в день, на Плоскую Вершину – 2 раза в день.

**3. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

 Перспективы развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнематренский сельсовет связаны с реконструкцией и модернизацией транспорта, как в областном масштабе, так и на муниципальном уровне, вызванной недостаточной протяженностью и низким техническим уровнем дорог.

 Существует острая нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог общего пользования местного значения.

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

Характеристика автомобильных дорог дана в таблице:

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**автомобильных дорог общего пользования, расположенных на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет**

Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование населённого пункта, улицы | всего | а/бетон, км | Щебень, км | Грунт, км |
| 1 | **С.В.Матренка** |  |  |  |  |
|  | Ул.Набережная | 3 |  | 1 | 2 |
|  | Ул.Заречная | 3 |  |  | 3 |
|  | Ул.Дружбы | 2 | 1,6 |  | 0,4 |
|  | Ул.Колхозная | 2 | 2 |  |  |
|  | Ул.Базарная | 1,5 |  | 1,5 |  |
|  | Ул.Полевая | 2,5 |  | 1,5 | 1 |
|  | Ул.Дорожная | 3 |  | 2,5 | 0,5 |
|  | Ул.Свободы | 1 |  | 1 |  |
|  | Ул.Интернациональная | 2,5 | 0,81 | 1690 |  |
|  | Ул.Центральная | 2 | 2 |  |  |
|  | Ул.Молодёжная | 1,5 |  | 1,5 |  |
|  | Ул.Мира | 0,68 |  | 0,68 |  |
| 2 | **С.Приозёрное** |  |  |  |  |
|  | Ул.Молодёжная | 1 | 1 |  |  |
|  | Ул.Центральная | 1 | 1 |  |  |
|  | Ул.Зелёная | 4 |  | 0,800 | 3,200 |
| 3 | **Д.Малая Матренка** |  |  |  |  |
|  | Ул.Центральная | 0,850 | 0,850 |  |  |
|  | Ул.Луговая | 2 | 0,750 | 0,55 | 700 |
|  | Ул.Молодёжная | 1 |  | 1 |  |
| 4 | **Д.Берёзовка** |  |  |  |  |
|  | Ул.Привольная | 2 |  | 2 |  |
| 5 | **Д.Воля** |  |  |  |  |
|  | Ул.Свободы | 2 |  |  | 2 |
| 6 | **Д.Новая** |  |  |  |  |
|  | Ул.Садовая | 0,9 | 0,9 |  |  |
|  | Ул.Тихая | 0,9 | 0,9 |  |  |
| 7 | **Д.Плоская Вершина** |  |  |  |  |
|  | Ул.Широкая | 2 | 1 |  | 1 |
| 8 | **Д.Ландышевка** |  |  |  |  |
|  | Ул.Полевая | 0,8 | 0,8 |  |  |
|  | ИТОГО | 43,13 | 13,61 | 15,72 | 13.8 |

**3.1. Анализ состава парка транспортных средств и уровни автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых и грузовых автомобилей, принадлежащих частым лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2016-2017 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Храпение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

 **Оценка уровня автомобилизации населения па территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет:**

 Таблица 3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Показатели | 2016 год(факт) | 2017 год (факт) |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 1305 | 1266 |
| 2 | Количество автомобилей населения, ед. | 407 | 407 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. |  311  | 321 |

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

 Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта, либо в пешем порядке. Автобусное движение между райцентром и областным центром организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

**5. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.**

Для передвижения пешеходов тротуары не предусмотрены. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения па территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями МДД по дорогам общего пользования.

**6. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

 Транспортные организации осуществляющие грузовые перевозки на территории сельского поселения - отсутствуют.

 Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 26 единиц.

 По необходимости, грузы сельскохозяйственного назначения, перевозятся привлеченным транспортом.

 Администрация сельского поселения, для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, своих транспортных средств не имеет.

 Для прохождения технического обслуживания автотранспорта, собственная производственно-техническая база, оборудование и персонал в Поселении - отсутствует.

**7. Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

 Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения. Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших погибших до 10 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения являемся одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

**8. Оценка уровни негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.**

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

 Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

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

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

**9. Опенка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г.) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

 3.Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. or 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»:

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

1. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
2. Генеральный план сельского поселения Верхнематренский сельсовет, утвержденный решением Совета депутатов сельского поселения Верхнематренский сельсовет № 115-рс от 21.03.2013г.;

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

**10. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.**

 **10.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.**

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

На территории сельского поселения расположено 8 населенных пунктов, в которых проживает 1266 человек, в том числе: трудоспособного возраста 701 человек, старше трудоспособного – 392 человека, дети от 0 до 16 лет - 173 человека. На прирост численности населения влияют многие факторы, в том числе положительные показатели миграционного прироста, удобное расположение вблизи центра.

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём, состоянием дорог большинства населенных пунктов, газификация населенных пунктов.

Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

**10.2. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения.**

 С учетом того, что территория сельского поселения по состоянию на 01.01.2017 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.), перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства.

 С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2025 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения не ожидается.

 **Мероприятия по обеспечению территории сельского поселения объектами транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Сроки реализации** |
| 1 | Реконструкция покрытия улиц и устройство автомобильных дорог в границах населенных пунктов, общей протяженностью 43,6 км. | Первая очередь |
| 2 | Ремонт автодороги Добринка-Усмань в границах сельского поселения. | Расчетный срок |
| 3 | Капитальный ремонт автодороги Верхняя Матренка-Приозерное. | Первая очередь |
| 4 | Капитальный ремонт автодороги Приозерное –Плоская Вершина. | Первая очередь |
| 5 | Капитальный ремонт автодороги Верхняя Матренка - Березнеговатка | Первая очередь |
| 6 | Благоустройство улиц населенных пунктов, формирование пешеходных тротуаров, озеленение придорожной территории, карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта. | Первая очередь |

 **Технико – экономические показатели сельского поселения Верхнематренский сельсовет**

Таблица 5

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№****п.п.** | **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **Современное****состояние** | **Расчетный срок (2033 г.)** |
| **1. ТЕРРИТОРИЯ** |
| 1 | Общая площадь земель сельского поселения | га | 11624 | 11624 |
| %% | 100 | 100 |
|  | в том числе: |  |
| 1.1. | земли населенных пунктов | га | 1288 | 1288 |
| % | 11,1 | 11,1 |
| 1.2. | земли сельскохозяйственного назначения | га | 10218 | 10218 |
| % | 87,9 | 87,9 |
| 1.3. | земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения | га | 48 | 48 |
| % | 0,4 | 0,4 |
| 1.4. | земли особо охраняемых территорий и объектов | га | 0 | 0 |
| % | - | - |
| 1.5. | земли лесного фонда | га | 0 | 0 |
| % | - | - |
| 1.6. | земли водного фонда | га | 70 | 70 |
| %% | 0,6 | 0,6 |
| 1.7. | земли запаса | га | 0 | 0 |
| %%% | - | - |
| **2. НАСЕЛЕНИЕ** |
| 2.1. | общая численность постоянного населения | чел. | 1368 | 1440 |
| % роста% роста | - | 5,3% |
| 2.2. | плотность населения | чел. на га | 0,118 | 0,124 |
| 2.3. | возрастная структура населения: |  |  |  |
|   | - население младше трудоспособного возраста | чел. | 178 | 223 |
| %% | 13,0 | 15,5 |
|   | - население в трудоспособном возрасте | чел. | 820 | 800 |
| % | 59,9 | 55,5 |
|   | - население старше трудоспособного возраста | чел. | 370 | 417 |
| %% | 27,1 | 29,0 |
|  | **3. ЖИЛИЩНЫЙ ФОНД** |
| 3.1. | средняя обеспеченность населения S общ. | м² /чел. | 29,3 | 29,7 |
| 3.2. | общий объем жилищного фонда | Sобщ, м² | 40100 | 42770 |
| кол-во домов% | 702 | 704 |
| 3.3. | общий объем нового жилищного строительства | Sобщ, м² | 1000 | 4000 |
| кол-во домов% | - | 40 |
| % от общего объема ЖФ | 2,5 | 10,0 |
| 3.4. | общий объем убыли жилищного фонда | Sобщ, м² | - | 38 |
| кол-во домов% | - |  |
| % от общего объема нового жилищн. стр-ва | - | 33,3 |
| **4. ОБЪЕКТЫ СОЦИАЛЬНОГО И КУЛЬТУРНО-БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ** |
| 4.1 | объекты учебно-образовательного назначения | кол-во объектов | 1 | 2 |
| 4.2. | объекты здравоохранения  | кол-во объектов | 3 | 3 |
| 4.3. | спортивные и физкультурно-оздоровительные объекты | кол-во объектов | 4 | 5 |
| 4.4. | объекты культурно-досугового назначения | кол-во объектов | 2 | 2 |
| 4.5. | объекты торгового назначения | кв.м. | 235 | 430 |
| 4.6. | объекты общественного питания | мест | 100 | 100 |
| 4.7. | организации и учреждения управления | кол-во объектов | 1 | 1 |
| 4.8. | объекты бытового обслуживания | кол-во объектов | 3 | 3 |
| **5. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА** |
| 5.1. | Протяженностьавтомобильных дорог общего пользования, всего | км | 30,9 | 30,9 |
|  | в том числе: |  |  |  |
|  | - федерального значения | км |  |  |
|  | - регионального значения | км | 30,9 | 30,9 |
|  | - муниципального (местного) значения | км | - | - |
| 5.2. | Общая протяженность железных дорог | км | - | - |
| 5.3. | Протяженность основных улиц и проездов  |  км | 43,6 | 45,1 |
| **6. ИНЖЕНЕРНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И БЛАГОУСТРОЙСТВО ТЕРРИТОРИИ** |
| 6. 1. | Водоснабжение |  |  |  |
|  | Водопотребление: |  |  |  |
|  | -всего | куб.м./ в сутки | 56 | 358 |
|  | в том числе: |  |  |  |
|  | - на хозяйственно-питьевые нужды | куб.м./ в сутки | 56 | 243 |
|  | - на производственные нужды, полив территории | куб.м./ в сутки | - | 115 |
|  6.2. | Вторичное использование воды | % | - | - |
|   | - производительность водозаборных сооружений | куб.м./ в сутки | 540 | 1120 |
|  | - в т.ч. водозаборов подземных вод | куб.м./ в сутки | 540 | 1120 |
|   | - среднесуточное водопотребление на 1 человека | л./в сутки на чел. | 41 | 249 |
|  | - в том числе на хозяйственно-питьевые нужды | л./в сутки на чел. | 41 | 169 |
|   | - протяженность сетей | км | 9,5 | 16,2 |
| 6.3. | Канализация |  |  |  |
| 6.3.1. | Общее поступление сточных вод |  |  |  |
|  | - всего | куб. м./ в сутки | - | - |
|  | в том числе: |  |  |  |
|  | - хозяйственно-бытовые сточные воды | куб. м./ в сутки | - | - |
|  | - производственные сточные воды | куб. м./ в сутки | - | - |
| 6.3.2. | Производительность очистных сооружений канализации | куб. м./ в сутки | - | - |
| 6.3.3. | протяженность сетей | км | - | - |
| 6.4. | Электроснабжение |  |  |  |
|  | - потребность в электроэнергии всего: | млн. кВт. ч./в год | 1,786 | 1,880 |
|  | - протяженность сетей | км | 123,7 | 125,2 |
| 6.5. | Теплоснабжение |  |  |  |
| 6.5.1. | потребление тепла всего | Гкал/год | 624 | 624 |
| 6.5.2. | протяженность сетей | км | 0,6 | 0,6 |
| 6.6. | Газоснабжение |  |  |  |
| 6.6.1. | удельный вес газа в топливном балансе | % | 88% | 99% |
| 6.6.2. | потребление газа всего | млн. куб. м./год | 22,5 | 25,4 |
| 6.6.3. | протяженность сетей | км | 81,0 | 82,6 |
| 6.7. | Связь |  |  |  |
| 6.7.1. | охват населения телевизионным вещанием | % от населения | 100% | 100% |
| 6.7.2. | обеспеченность населения телефонной сетью общего пользования | номеров | 120 | 450 |
| % от домовла-дений | 17,0 | 63,9 |

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

**12. Прогноз развития транспортной инфраструктуры но видам транспорта.**

 В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не терпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, областным центрами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение.

**13. Прогноз развития дорожной сети поселения.**

 Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующим категориям дорог, путем нормативного содержания дорог повышения качества и безопасности дорожной сети.

**14. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**.

 При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения, по основным направлениям к объектам тяготения.

 **15. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения. Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

**16. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.**

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

**17. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показа гелям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию и капитальному ремонту и зависит на прямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы посодержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

**18. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

 С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, поразвитию транспорта общего пользования, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для трудового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

**19. Мероприятия по развитию дорог поселения.**

 В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения:

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Верхнематренский сельсовет**

 **на 2017-2025 годы**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п.п.** | **Наименование населенного пункта и улицы** | **Мероприятия, объем** |
|  | **с.Верхняя Матренка** |  |
| 1 | ул.Набережная | отсыпка щебнем 1,0 км |
| 2 | ул.Заречная | отсыпка щебнем 3,0 км |
| 3 | ул.Дружбы | ремонт асфальтобетонного покрытия 0,5 км,укладка асфальтобетонного покрытия 1,5 км |
| 4 | ул.Колхозная | ремонт асфальтобетонного покрытия 2,0 км |
| 5 | ул.Базарная | отсыпка щебнем 1,5 км |
| 6 | ул.Полевая | укладка асфальтобетонного покрытия 1,5 км,отсыпка щебнем 2,0 км |
| 7 | ул.Дорожная | укладка асфальтобетонного покрытия 3,0 км |
| 8 | ул.Свободы | отсыпка щебнем 1,0 км |
| 9 | ул.Интернациональная | укладка асфальтобетонного покрытия 2,5 км |
| 10 | ул.Центральная | ремонт асфальтобетонного покрытия 2,0 км |
| 11 | ул.Молодежная | укладка асфальтобетонного покрытия 1,5 км |
| 12 | ул.Мира | укладка асфальтобетонного покрытия 1,0 км |
|  | **с.Приозерное** |  |
| 13 | ул.Молодежная | ремонт асфальтобетонного покрытия 1,0 км |
| 14 | Ул.Центральная | ремонт асфальтобетонного покрытия 1,0 км |
| 15 | Ул.Зеленая | Отсыпка щебнем 3,2 км |
|  | **Д.Малая Матренка** |  |
| 16 | Ул.Центральная | ремонт асфальтобетонного покрытия 0,850 км |
| 17 | Ул.Луговая | ремонт асфальтобетонного покрытия 0,750 км,отсыпка щебнем 0,700 км |
| 18 | Ул.Молодежная | укладка асфальтобетонного покрытия 1,0 км |
|  | **Д.Березовка** |  |
| 19 | Ул.Привольная | укладка асфальтобетонного покрытия 2,0 км |
|  | **Д.Воля** |  |
| 20 | Ул.Свободы | отсыпка щебнем 2 км |
|  | **Д.Новая** |  |
| 21 | Ул.Садовая | ремонт асфальтобетонного покрытия 0,9 км |
| 22 | Ул.Тихая | ремонт асфальтобетонного покрытия 0,9 км |
|  | **Д.Плоская Вершина** |  |
| 23 | Ул.Широкая | ремонт асфальтобетонного покрытия 1 км,отсыпка щебнем 1 км |
|  | **Д.Ландышевка** |  |
| 24 | Ул.Полевая | ремонт асфальтобетонного покрытия 0,8 км |
|  |  |  |

Ширина и поперечный профиль улиц, уровень их благоустройства определяется в зависимости от прогнозируемых потоков движения, условий прокладки инженерных коммуникаций, типа и этажности застройки.

1. Ремонт автодороги Добринка-Усмань в границах сельского поселения.
2. Капитальный ремонт автодороги Верхняя Матренка - Приозерное.
3. Капитальный ремонт автодороги Приозерное - Плоская Вершина.
4. Капитальный ремонт автодороги Верхняя Матренка - Березнеговатка в границах сельского поселения.
5. Строительство улицы на востоке села Верхняя Матренка с асфальтобетонным покрытием на участках нового строительства жилых домов протяженностью 1,5 км.
6. Благоустройство улиц населенных пунктов, формирование пешеходных тротуаров, озеленение придорожной территории, карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта.

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

 Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета администрации Добринского муниципального района. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом администрации Добринского муниципального района на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

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

 Средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

 **21. Оценка эффективности мероприятий по проектированию,**

**строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

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

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

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

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

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

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

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

 **3-й этап - расчет Pитог** - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

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

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

P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1)

где:

 Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

 Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u - сумма «положительной экономии».

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

 Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%; муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

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

P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2),

 где:

 Ki - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за

 отчетный год в процентах;

 N - число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по

 каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3)

где:

 Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год;

 Пi пл - плановое значение i показателя на отчетный год.

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

Ki = 100%. (4)

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

Ki = 0%. (5)

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

 муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%;

 муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%;

 муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95%

 муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.

 Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

Pитог = (P1 + P2) / 2, (6)

где:

 Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

 Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

 P итог > 100% высокоэффективная;

 90% < P итог < 100% эффективная;

 75% < P итог < 90% умеренно эффективная;

 P итог < 75% неэффективная.

 Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение P итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление администрации Добринского муниципального района в сроки, установленные Порядком разработки, реализации и эффективности муниципальных программ Добринского муниципального района.

 **Сведения о методике расчета показателя (индикатора) муниципальной программы**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Наименование показателя** | **Единица измерения** | **Методика расчета показателя****(формула) и****методологические пояснения****к показателю** | **Базовые показатели (используемые в формуле)** |
| 1 | 25 | 3 | 4 | 5 |
|  | Доля протяженностиАвтомобильных дорог общего пользованияместного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженностиавтомобильных дорог общего пользованияместного значения | % | S=V1/V2х100% | S – доля протяженности автомобильных дорог общего местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения |
|  |  |  |  | V1 – автомобильные дороги общего пользования местного значения, не отвечающие нормативным требованиям |
|  |  |  |  | V2 – общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местногозначения |
|  | Количество лиц, погибших врезультате дорожно-транспортных происшествий | человек | Плановые значения показателей рассчитываютсяпо формуле:П = Пi\*4,5%/100% – Пi,  гдеПi – количество лиц, погибших в результате ДТП в предшествующий год. | Количество лиц, погибших в результате ДТП, зарегистрированных ГИБДДДобринского района на территории сельского поселения по итогам 2017 года (0 чел.) с ежегодным уменьшением на 4,5% к 2025 году |

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

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

 Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

 В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6 - месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

 Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

 Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения –документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией
социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально- экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

 Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

 Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок, с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта

 Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

 координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

 координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Пермского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

 запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

 - разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

 Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

 -конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

 - высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

 - создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

 Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

 Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будет являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.