

Российская Федерация

Липецкая область

Становлянский муниципальный район

Совет депутатов сельского поселения Успенский сельсовет

Двадцать третья сессия пятого созыва

РЕШЕНИЕ

11.08.2017

с. Чернолес

№ 96

## **Об утверждении Программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2030 годы»**

В целях разработки комплекса мероприятий, направленных на повышение надежности, эффективности и экологичности работы объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории сельского поселения Успенский сельсовет, руководствуясь Федеральными законами: [от 06.10.2003 № 131-ФЗ](#) "Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации", [от 29.12.2014 № 456-ФЗ](#) "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты РФ", Постановлением Правительства РФ [от 25.12.2015 № 1440](#) "Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов", Постановлением администрации Липецкой области [от 21.11.2013 № 521](#) "Об утверждении государственной программы Липецкой области "Развитие транспортной системы Липецкой области", решениями Совета депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации [от 17.04.2013 № 83](#) «Об утверждении Генерального плана и правил землепользования и застройки сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации» и [от 09.03.2017 № 77](#) «Об утверждении "Местных нормативов градостроительного проектирования сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области", [Уставом сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации](#), Совет депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации

РЕШИЛ:

1. Утвердить Программу «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017 – 2030 годы» (прилагается).
2. Направить указанный нормативный правовой акт главе Успенского сельсовета Становлянского района для подписания и опубликования.
3. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель Совета депутатов Успенского сельсовета Становлянского района  
Л.А. Захарова

Принята решением Совета депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 11.08.2017 № 96

## Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2030 годы»

### Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа "Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2030 годы" (далее - Программа).
Основание для разработки Программы	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Федеральный закон <a href="#">от 29.12.2014 № 456-ФЗ</a> "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты РФ".</li> <li>2. Федеральный закон <a href="#">от 06.10.2003 № 131-ФЗ</a> "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации".</li> <li>3. Постановление Правительства РФ <a href="#">от 25.12.2015 № 1440</a> "Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов".</li> <li>4. Постановление администрации Липецкой области <a href="#">от 21.11.2013 № 521</a> "Об утверждении государственной программы Липецкой области "Развитие транспортной системы Липецкой области".</li> <li>5. Решение Совета депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации <a href="#">от 17.04.2013 № 83</a> «Об утверждении Генерального плана и правил землепользования и застройки сельского</li> </ol>

	<p>поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации».</p> <p>6. Решение Совета депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 09.03.2017 № 77 «Об утверждении "Местных нормативов градостроительного проектирования сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области".</p> <p>7. Устав сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации.</p>
Наименование заказчика Программы и его местонахождение	<p>Администрация сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации (далее - администрация поселения). Липецкая область, Становлянский район, с. Чернолес, улица Лесная, дом 15</p>
Наименование разработчика Программы и его местонахождение	<p>Администрация сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации Липецкая область, Становлянский район, с. Чернолес, улица Лесная, дом 15</p>
Цель Программы	<p>Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации</p>
Задачи Программы	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации (далее - сельское поселение).</li> <li>2. Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения.</li> <li>3. Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</li> </ol>
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;</li> <li>2) обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры;</li> <li>3) снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);</li> <li>4) увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> </ol>

	5) достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.
Сроки и этапы реализации Программы	2017 - 2030 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> <li>- разработка проектно-сметной документации;</li> <li>- реконструкция существующих дорог;</li> <li>- текущий и капитальный ремонты дорог;</li> <li>- строительство тротуаров</li> <li>- строительство велодорожек</li> <li>- строительство и реконструкция уличного освещения</li> </ul>
Объемы и источники финансирования	<p>Объемы финансирования составляют расходы, связанные с реализацией мероприятий, финансируемых за счет средств местного бюджета 1896,2 тыс. руб., из них:</p> <p>2017 год – 246,2 тыс. руб.;</p> <p>2018 год – 250,0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 250,0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 250,0 тыс. руб.,</p> <p>2021 год – 250,0 тыс. руб.,</p> <p>2022 год – 250,0 тыс. руб.,</p> <p>2023 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2024 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2025 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2026 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2027 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2028 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2029 год - 50,0 тыс. руб.,</p> <p>2030 год - 50,0 тыс. руб.</p> <p>Объемы финансирования программы ежегодно уточняются при формировании бюджета сельского поселения на очередной финансовый год и плановый период</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;</li> <li>- обеспечение надежности и безопасности транспортной инфраструктуры.</li> </ul>

## 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения

### 2.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации и Липецкой области.

В соответствии с Федеральным Законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» было организовано муниципальное образование «Сельское поселение Успенский сельский совет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации».

Сельское поселение входит в состав Становлянского муниципального района Липецкой области. Границы сельского поселения установлены Законом Липецкой области от 23 сентября 2004 года № 126-ОЗ "Об установлении границ муниципальных образований Липецкой области".

Находится оно на севере Липецкой области и граничит на севере с Ефремовским муниципальным районом Тульской области Российской Федерации, на востоке – с Краснинским муниципальным районом Липецкой области Российской Федерации, на юге – с сельским поселением Красно-Палянский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации, на западе – с сельским поселением Георгиевский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации.

Центр сельского поселения – деревня Чернолес.

Транспортная инфраструктура сельского поселения дает возможность организовать доставку грузов во все точки области и России.

Сельское поселение связывает с районным центром село Становое автодороги общего пользования регионального значения «Чернолес - прим. к а/д М-4 «Дон», «Чернолес - Елизаветовка», «Малые Выселки - Успенское», автодорога общего пользования местного значения «д. Уваровка – прим. к а/д Чернолес – Елизаветовка» «М. Выселки - Красная Пальна».

#### Расстояние от сельского поселения до ближайших районных и областных центров

№ п/п	Районные центры	Расстояние, км (по автодорогам)
1.	Становое	35
2.	Елец	53
3.	Лебедянь	105
4.	Ефремов	45
5.	Липецк	150
6.	Москва	360

## 2.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения.

Сельское поселение имеет 6 населенных пунктов.

#### Перечень населенных пунктов сельского поселения Успенский сельсовет

№ п/п	Наименование населенных пунктов	Площадь территории (га)	Количество населения
1	с. Чернолес	191	444
2	с. Успенское	203	253



1	Чернолес-прим к а/ад М-4»Дон»	1969	IV	15,5	15,5	-	-	-
2	Чернолес-Елизаветовка	1983	IV	3,8	3,8	-	-	-
3	«Малые Выселки-Успенское»	-	IV	8,0	8,0	-	-	-

Объекты социальной сферы находящиеся на территории сельского поселения:

1. В с. Чернолес МБОУ ООШ, отделение почтовой связи, библиотека, два магазина.
2. В с. Успенское отделение почтовой связи, клуб.

На территории сельского поселения имеются услуги стационарной телефонной сети и широкополосного Интернета (с применением оптоволоконных сетей), представляет ОАО " Ростелеком".

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

Автомобилизация сельского поселения (313 единиц/1000человек в 2015 году) оценивается как выше среднего (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено удаленностью сельского поселения и редким автобусным сообщением. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. Улично-дорожная сеть населенных пунктов представлена следующими категориями улиц:

- главная улица;
- улица в жилой застройке: основная, второстепенная (переулок), проезд.

Дорожная сеть населенных пунктов имеет нерегулярную сетку улиц, подчиненную рельефу местности и расположению улиц.

Основной планировочной осью центральной усадьбы с. Чернолес являются ул. Лесная и ул. Центральная, вдоль которых расположены здания администрации поселения, отделения почтовой связи, сельский Дом культуры, фельдшерский акушерский пункт, предприятия торговли, которые формируют общественный центр поселения.

Улицы центральной части имеют асфальтовое покрытие. В периферийной части лишь 50 % улиц имеют асфальтовое покрытие, остальная часть улиц имеет улучшенное или грунтовое покрытие.

### **2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.**

Дорожно-транспортная сеть сельского поселения состоит из дорог предназначенных не для скоростного движения. В таблице 2 приведен перечень и характеристика дорог местного значения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтовое и щебеночное покрытие, 20 процентов - грунтовые дороги. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями. Отсутствие альтернативных видов транспорта предъявляет большие требования к автомобильным

дорогам. Строительство новых автомобильных дорог не производилось более 30 лет. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет ремонта автодорог с твердым покрытием и автодорог с гравийным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог требующих ремонта.

На территории сельского поселения – 27,06 км дорог, 15 улиц, с твердым покрытием - 16,36 км, в т.ч. асфальто-бетон 13,33 км, отсыпано щебнем 3,03 км дорог. Подъездные пути с твердым покрытием имеются ко всем объектам соцкультбыта. Станции техобслуживания и автотранспортные предприятия в сельском поселении отсутствуют.

Дорожная сеть представлена дорогами межмуниципального и регионального значения дорогами местного значения и полевыми дорогами. Почти все дороги в отличном состоянии, на некоторых участках требуется ямочный и капитальный ремонт.

Таблица 2

**Перечень уличной дорожной сети сельского поселения**

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	В том числе		
			а/бетон, км	щебень, км	грунт км
	<b>с. Чернолес</b>				
1	ул. Лесная	2,99	2,29		0,7
2	Ул. Центральная	1,4	0,8	0,44	0,16
3	Ул. Прудовая	1,6	0,87	0,17	0,56
4	Ул. Придорожная	2,85	2,85		
5	ул. Школьная	0,69		0,40	0,29
	<b>с. Успенское</b>				
6	ул. Соборная	2,70	2,50	0,1	0,1
7	ул. Майская	1,2	0,50		0,70
8	ул. Крупской	1,60		0,55	1,05
9	ул. Школьная	1,5	0,68		0,82
	<b>д. Елизаветовка</b>				
10	ул. Просторная	1,5		0,18	1,32
11	Ул. Центральная	0,7	0,7		
12	Ул. Гагинская	1,14		0,14	1,0
	<b>Д. Большие Выселки</b>				
13	Ул. Центральная	1,5			1,5
	<b>Д. Малые Выселки</b>				
14	Ул. Придорожная	0,79	0,79		
15	Ул. Полевая	2,5		2,5	
	<b>Участок дороги д. М.Выселки-с. Красная Пальна</b>	2,4	1,35	1,05	
Итого по поселению:		27,06	13,33	3,03	10,7



Важное значение для обеспечения жизнедеятельности сельского поселения имеет общественный пассажирский транспорт.

Сельское поселение соединено с районным центром и с другими населенными пунктами района регулярным автобусным сообщением:

- муниципальный маршрут пригородного сообщения Становое –Чернолес-Успенское 2 раза в день 3 раза в неделю.

## **2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2014-2016 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

### **Оценка уровня автомобилизации населения на территории сельского поселения**

№ п/п	Показатели	2014 год (факт)	2015 год (факт)	2016 год (факт)
1	Общая численность населения, тыс.чел.	856	838	832
2	Количество автомобилей у населения, ед.	198	262	279
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	231	313	335

## **2.6. 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.

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

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

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

Транспортных организаций, осуществляющих грузовые перевозки, на территории сельского поселения не имеется.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории сельского поселения, составляют 15 единиц.

По необходимости, грузы сельскохозяйственного назначения, перевозятся привлеченным транспортом.

Администрация 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 сельском поселении - отсутствуют.

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

Транспорт является источником повышенной опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части сельского поселения, где проходят автомобильные дороги регионального значения.

На территории сельского поселения железнодорожных магистралей нет.

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 и погибших до 4 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 является 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.

## **2.10. Оценка уровня 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. Отрабатанные 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.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно-инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

## **2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.**

Благоустройство улиц и дорог является первоочередным мероприятием в развитии села. Они спроектированы с учетом внешних и внутренних грузопотоков и противопожарного обслуживания населенных пунктов.

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

Главные улицы являются основными транспортными и функционально-планировочными осями территории застройки. Они обеспечивают транспортное обслуживание жилой застройки и не осуществляют пропуск транзитных общепоселковых транспортных потоков.

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 всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Транспортная инфраструктура в целом по поселению развита достаточно хорошо. Большинство улиц имеют асфальтобетонное покрытие. Общая протяженность улично-дорожной сети (УДС) составляет 27,6км. Состояние дорожного покрытия в целом по поселению удовлетворительное. Требуется реконструкция дорожного полотна с твердым покрытием, а также увеличение улиц и дорог с асфальтобетонным покрытием.

Улично-дорожная сеть населенного пункта поселения представляет собой систему улиц различных категорий.

Освещение улично-дорожной сети сельского поселения составляет 50 %.

К недостаткам можно отнести плохое освещение улиц в жилой застройке и недостаточную ширину дорожного полотна. Необходимо провести ряд мероприятий по устранению этих проблем.

В результате анализа состояния территории поселения выявлены следующие проблемы транспортной инфраструктуры:

1. Улицы села нуждаются в благоустройстве: требуется укладка и реконструкция асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна, формирование пешеходных тротуаров, организация остановочных пунктов и карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта, озеленение придорожной территории.

2. Необходимо строительство дорог и тротуаров в проектируемых районах.

## **Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции дорог**

### **Проектное решение**

В проектном решении **Генерального плана** предусмотрены следующие мероприятия:

- строительство новых и совершенствование существующих объектов транспортной инфраструктуры, формирование и расширение сети местных автомобильных дорог;

- обеспечение устойчивого транспортного сообщения между населенными пунктами;

- поддержка индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по пассажирским перевозкам (частный извоз - маршрутное такси);

- в **Генеральном плане** резервируются территории для размещения автобусных остановочных и разворотных площадок, предлагаются новые улицы, пробиваются дополнительные транспортные направления;

При выборе новых направлений автодорог проектом предусмотрено максимальное использование сложившейся автодорожной сети.

Необходима комплексная реконструкция внешних автодорог, подходящих к населенным пунктам сельского поселения: благоустройство и улучшение покрытия проезжей части

### **Современное состояние**

Передвижение жителей внутри населенных пунктов осуществляется самостоятельно. Автобусные маршруты внутри поселения отсутствуют, для поездок в районный центр можно воспользоваться:

- Рейсовыми автобусами: "Становое-Чернолес-Успенское»

Наличие остановочных пунктов - 3 ед. Наличие 3 остановочных павильонов.

### **Проектное предложение**

При интенсивном развитии сельского поселения и увеличении численности населения возможна организация дополнительных пассажирских рейсов, в том числе с привлечением индивидуальных предпринимателей.

Красные линии задаются и устанавливаются на этапе разработки проектов планировки.

Улицы населенных пунктов нуждаются в благоустройстве: требуется укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна, формирование пешеходных тротуаров, организация остановочных пунктов и карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта, озеленение придорожной территории.

Проектом предлагается дальнейшее развитие сети улиц с твердым покрытием, устройство и мощение, где это необходимо, тротуаров, пешеходных дорожек, площадей, капитальных остановок общественного транспорта. Также следует провести ряд мероприятий по освещенности улиц в жилой застройке населенных пунктов поселения.

## Планируемые для размещения объекты транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование	Един. измер.	Кол-во	Место расположения	Мероприятия	Сроки реализации
1	2	3	4	5	6	7
1	Благоустройство улично-дорожной сети*	км	5,14	С. Чернолес	Освещение, озеленение, устройство тротуаров	I очередь
			2,7	С. Успенское		
			0,70	Д. Елизаветовка		
2	Реконструкция дорожного полотна**	км	1,95	С. Чернолес	Устройство дорожного полотна с асфальтовым покрытием	I очереди/ расч. срок
			3,48	С. Успенское		
			1,4	Д. Елизаветовка		
			3,29	Д. Малые Выселки		
3	Автостоянки	объект	2	С. Чернолес	Новое строительство	I очередь
			2	С. Успенское		
4	Устройство проезжей части с асфальтовым покрытием	км	2,29	С. Чернолес	Новое строительство, в том числе: ремонт дорожного полотна	расч. срок
			3,12	С. Успенское		
			2,64	Д. Елизаветовка		

\* Освещение, озеленение, устройство тротуаров производить по анализу и оценки степени износа существующих элементов. Новое строительство производить в местах отсутствия.

\*\*Устройство дорожного полотна с асфальтовым покрытием производить на участках дорог с грунтовым покрытием и на участках с покрытием, находящимся в неудовлетворительном состоянии.

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

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

1. [Градостроительный кодекс Российской Федерации](#).
2. Федеральный закон [от 08.11.2007 № 257-ФЗ](#) "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".
3. Федеральный закон [от 10.12.1995 № 196-ФЗ](#) "О безопасности дорожного движения".
4. Постановление Правительства РФ [от 23.10.1993 № 1090](#) "О правилах дорожного движения".
5. Постановление Правительства РФ [от 25.12.2015 № 1440](#) "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов".
6. [Генеральный план сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации](#), утвержден решением Совета депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации [от 17.04.2013 № 83](#).

7. Местные нормативы градостроительного проектирования сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области, утверждены решением Совета депутатов сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 09.03.2017 № 77.

Нормативная правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, сформирована.

## 2.13. Оценка финансирования Программы развития транспортной инфраструктуры.

Финансовой основой реализации Программы являются средства бюджета Становлянского муниципального района. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Становлянского 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.

тыс. руб.

Период	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
Объем поступлений	246,2	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0

Объемы финансирования Программы развития транспортной инфраструктуры могут изменяться при формировании бюджета района на очередной финансовый год.

## 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения

### 3.1. 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 6 населенных пунктов, в которых проживает 832 человек, в том числе:

- трудоспособного возраста - 352 человека;

- дети до 18-летнего возраста – 172 человека.

Из большого 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.

Специализация сельского поселения - сельскохозяйственное производство (производство зерна, подсолнечника, посевы технических культур). Основными землепользователями (арендаторами, собственниками) земель сельскохозяйственного назначения являются: ООО "Паленское", ООО "Чернолес", КФХ «Братская ферма», «Янтарь». Существует 388 ЛПХ.

В число градообразующих входят следующие основные предприятия:

- ООО "Чернолес", ООО «Палённое». Направление - растениеводство, животноводство.

- КФХ «Янтарь». Направление – растениеводство.

Из большого числа нормативных критериев (обеспеченность школами, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём, состояние 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.

#### Основные технико-экономические показатели

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Величина показателя		
			Современное состояние	1 очередь (2020 г.)	Расчетный срок (2030 г.)
1	2	3	4	5	6
I. Территории					
1	Общая площадь земель в границах сельского поселения Успенский сельсовет, в том числе по категориям земель:	га	11495	11495	11495
2	Площадь земель сельскохозяйственного назначения	га	10264	10264	10264
3	Общая площадь земель в границах населенных пунктов, в том числе:	га	633	633	633
	село Чернолес	га	191,2	191,2	191,2
	село Успенское	га	203,4	203,4	203,4
	деревня Большие Выселки	га	58,3	58,3	58,3
	деревня Малые Выселки	га	54,7	54,7	54,7

	деревня Елизаветовка	га	81,1	81,1	81,1
	деревня Уваровка	га	44,6	44,6	44,6
4	Площадь земель промышленности и другого специального назначения	га	25	25	25
5	Площадь земель лесного фонда	га	573	573	573
<b>II. Население</b>					
6	Численность населения	тыс. чел.	856	995	1186
7	Плотность населения в пределах территорий, вовлеченных в градостроительную деятельность	чел./га	1	2	2
<b>III. Жилищное строительство</b>					
8	Жилищный фонд, всего	тыс. м2 общ. площ.	18,4	22,7	22,7
9	Новое строительство, в т. ч.	тыс. м2	-	4,3	4,3
	кол-во участков	ед.	-	43	43
10	Средняя обеспеченность населения общей площадью	м2/чел.	21,0	22,8	22,8
<b>IV. Социальное и культурно-бытовое обслуживание</b>					
11	Детское дошкольное учреждение	объект	1	1	1
12	Начальная образовательная школа	объект	1	1	1
13	ФАП	объект	-	-	-
14	Клуб	объект	2	2	2
15	Библиотека	объект	1	1	1
16	КПП	объект	2	2	2
17	Храм Успенский	объект	1	1	1
18	спортплощадка	объект	1	1	1
19	Магазины всех типов	объект	7	7	7
20	Отделение связи	объект	2	2	2
<b>V. Транспортная инфраструктура</b>					
21	Протяженность автомобильных дорог регионального значения	км	14,4	14,4	14,4
22	Протяженность автомобильных дорог регионального значения	км	5,3	5,3	5,3
23	Протяженность улично-дорожной сети	км	16,2	16,2	16,2



Инженерная инфраструктура					
VI. Водоснабжение					
24	Водопотребление – всего	тыс. м3/ год	94,2	109,4	130,5
25	Скважины	объект	9	10	10
26	Среднесуточное водопотребление на 1 человека	л/сут.	110	110	110
27	Водопровод	км	13,6	13,6	13,6
VII. Водоотведение					
28	Канализация	км	-	-	-
29	Локальные очистные сооружения	объект	-	-	-
VIII. Теплоснабжение					
30	Теплосеть	км	-	-	-
31	Котельные	объект	2	2	2
IX. Газоснабжение					
32	Протяженность газопровода высокого давления	км	11,1	11,1	11,1
33	Протяженность газопровода низкого давления	км	14,0	15,0	15,0
34	ГРП/ШРП	объект	1/7	1/7	1/7
X. Электроснабжение					
35	Протяженность линий электропередачи 35 кВ	км	3,8	3,8	3,8
36	Протяженность линий электропередачи 10 кВ	км	58,1	58,1	58,1
XI. Связь					
37	АТСК	объект	2	2	2
38	Обеспеченность населения телефонной сетью общего пользования	номеров на 100 семей	9	75	100
39	Кабель связи	км	11,5	11,5	11,5
XII. Санитарная очистка территории					
40	Санкционированные свалки	ед.	-	-	-
41	Скотомогильники	ед./м <sup>2</sup>	2	-	-
42	Мусорные контейнеры	объект	-	8	8
XIII. Инженерная подготовка территории					
43	Организация зоны отдыха	га	-	7,3	7,3
44	Защита водного фонда от заиления	км	-	11,1	11,1
XIV. Ритуальное обслуживание населения					
45	Общее количество кладбищ	объект	2	2	2

46	Площади кладбищ	га	3,9	3,9	3,9
----	-----------------	----	-----	-----	-----

### 3.2. 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.

### 3.3. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта.

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

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

Основными направлениями развития дорожной сети сельского 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 соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

### 3.5. 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.

#### Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории сельского поселения

№ п/п	Показатели	2017 год (прогноз)	2018 год (прогноз)	2019 год (прогноз)	2020 год (прогноз)	2021 год (прогноз)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	832	840	845	850	855
2	Количество автомобилей у населения, ед.	198	262	279	290	295
3	Уровень автомобилизации Населения, ед./1000 чел.	238	312	330	341	345

### **3.6. 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 систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

### **3.7. 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.

## **4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую 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 по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

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

5.1. С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

## 5.2. Мероприятия по развитию сети 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 транспортной инфраструктуры сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2030 годы»

№ п/п	Наименование населенного пункта и улицы	Мероприятия, объем	Сроки реализации (год)	Объем финансирования, Районный бюджет тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
с. Чернолес					
1.	Ул. Лесная	отсыпка щебнем 0,7 км	2017	0,300	Администрация сельского поселения
2.	Ул. Центральная	Укладка асфальтового покрытия 0.6 км	2018	0,500	Администрация сельского поселения
3.	Ул. Школьная	отсыпка щебнем 0,29 км	2019	0,500	Администрация сельского поселения
д. Елизаветовка					
4.	Ул. Гагинская	Отсыпка щебнем 1,0 км	2017	300	Администрация сельского поселения
5.	Ул. Просторная	отсыпка щебнем 1,32 км	2018	500	Администрация сельского поселения
с. Успенское					
6.	Ул. Крупской	отсыпка щебнем 1,05 км	2020	800	Администрация сельского поселения
7.	Ул. Майская	отсыпка щебнем 0,70 км	2021	600	Администрация сельского поселения
д. Малые Выселки					
7.	ул. Полевая	Укладка 0,68 км	2017-2025	1200	Администрация сельского поселения

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

2. Ремонт автодороги в границах сельского поселения по ул. Центральной и ул. Лесная.
3. Ремонт автодороги по ул. Прудовая.
4. Отсыпка щебнем автодороги по ул. Гагинской.
5. Благоустройство улиц населенных пунктов, формирование пешеходных тротуаров, озеленение придорожной территории, карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта.

## **6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую 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 по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

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

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

## **8. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации Программы являются средства бюджета Становлянского муниципального района. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Становлянского 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.

## 9. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов 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 Программы и оценку эффективности реализации 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 Программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем.

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

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

1-й этап - расчет Р1 - оценки эффективности Программы по критерию "полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы";

2-й этап - расчет Р2 - оценки эффективности Программы по критерию "степень достижения планируемых значений показателей Программы";

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности Программы.

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

Расчет Р1 - оценки эффективности Программы по критерию "полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы" осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, (1)$$

где:

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

$V_{\text{пл}}$  - плановый объем бюджетных средств на реализацию 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 Программы по критерию "полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы" осуществляется по следующим критериям:

а) Программа выполнена в полном объеме, если  $P1 = 100\%$ ;

б) Программа в целом выполнена, если  $80\% < P1 < 100\%$ ;

в) Программа не выполнена, если  $P1 < 80\%$ .

Расчет Р2 - оценки эффективности Программы по критерию "степень достижения планируемых значений показателей Программы" осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 (2),$$

где:

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

$N$  - число планируемых значений показателей Программы. Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%, (3)$$

где:

$P_i$  факт - фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;

$P_i$  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 Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%. (4)$$

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

$$K_i = 0\%. (5)$$

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию "степень достижения планируемых значений показателей Программы" осуществляется по следующим критериям:

а) Программа перевыполнена, если  $P2 > 100\%$ ;

б) Программа выполнена в полном объеме, если  $90\% < P2 < 100\%$ ;

в) Программа в целом выполнена, если  $75\% < P2 < 95\%$

г) Программа не выполнена, если  $P2 < 75\%$ .

Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P1 + P2) / 2, (6)$$

где:

$P_{\text{итог}}$  - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

$P_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;

$90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;

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

$P_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности Программы (значение  $P_{\text{итог}}$ ) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в отдел финансового планирования и исполнения бюджета администрации Становлянского муниципального района в сроки, установленные [Порядком разработки, реализации и эффективности муниципальных программ Становлянского муниципального района](#).

#### Сведения о методике расчета показателя (индикатора) Программы

№	Наименование показателя	Единица	Методика расчета	Базовые показатели
---	-------------------------	---------	------------------	--------------------

п/п		измерения	показателя (формула) и методологические пояснения к показателю	(используемые в формуле)
1	2	3	4	5
1	Доля протяженности Автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	$S = V1/V2 \times 100\%$	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 местного значения
2	Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий	человек	Плановые значения показателей рассчитываются по формуле: $P = P_i \times 4,5\% / 100\% - P_i$ , где $P_i$ - количество лиц, погибших в результате ДТП в предшествующий год.	Количество лиц, погибших в результате ДТП, зарегистрированных ГИБДД Становлянского района на территории сельского поселения по итогам 2017 года (0 чел.) с ежегодным уменьшением на 4,5% к 2025 году

**10. Предложения по инвестиционным 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.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 [Градостроительного кодекса РФ](#), к полномочиям органов местного самоуправления 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](#) поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, [Стратегией социально-экономического развития территории сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области на период до 2023 года](#) и планом мероприятий по реализации [Стратегией социально-экономического развития территории сельского поселения Успенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области на период до 2023 года](#), планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, 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 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:

- 1) применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- 2) координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- 3) координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Липецкой области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- 4) запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- 5) 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:

- 1) конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- 2) высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- 3) 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.