

Российская Федерация

Липецкая область

Становлянский муниципальный район

Совет депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет

Двадцать девятая сессия пятого созыва

РЕШЕНИЕ

19.12.2017

с. Пальна-Михайловка

№ 106

Об утверждении Программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2032 годы»

В целях разработки комплекса мероприятий, направленных на повышение надежности, эффективности и экологичности работы объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации, руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом 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 Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 16.04.2013 № 69 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области» и от 01.03.2017 № 66 «Об утверждении «Местных нормативов градостроительного проектирования сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области», Уставом сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации, Совет депутатов Пальна-Михайловского сельсовета Становлянского района

РЕШИЛ:

1. Утвердить Программу «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017–2032 годы» (прилагается).
2. Направить указанный нормативный правовой акт главе Пальна-Михайловского сельсовета Становлянского района для подписания и опубликования.
3. Признать утратившим силу решение Совета депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области

Российской Федерации от 20.11.2017 № 100 «Об утверждении Программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2032 годы».

4. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель Совета депутатов Пальна-Михайловского сельсовета Становлянского района
И.А. Аверьянова

Утверждена решением Совета депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 19.12.2017 № 106

Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017-2032 годы»

1. Паспорт программы

Наименование Программы	Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации на 2017 - 2032 годы» (далее - Программа).
Основание для разработки Программы	<ol style="list-style-type: none">1. Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты РФ».2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».3. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».4. Постановление администрации Липецкой области от 21.11.2013 № 521 «Об утверждении государственной программы Липецкой области "Развитие транспортной системы Липецкой области».5. Решение Совета депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 16.04.2013 № 69 «Об утверждении

	<p>Генерального плана сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области».</p> <p>6. Решение Совета депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 01.03.2017 № 66 «Об утверждении «Местных нормативов градостроительного проектирования сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области».</p> <p>7. Устав сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации.</p>
Наименование заказчика Программы и его местонахождение	<p>Администрация сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации (далее - администрация поселения). Липецкая область, Становлянский район, с. Пальна-Михайловка, улица 9 мая, дом 5</p>
Наименование разработчика Программы и его местонахождение	<p>Администрация сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации Липецкая область, Становлянский район, с. Пальна-Михайловка, улица 9 мая, дом 5</p>
Цель Программы	<p>Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации</p>
Задачи Программы	<p>1. Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории сельского поселения;</p> <p>2. Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;</p> <p>3. Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; 2. Обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры; 3. Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции); 4. Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием; 5. Достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.
Сроки и этапы реализации Программы	2017 - 2032 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<ol style="list-style-type: none"> 1. Разработка проектно-сметной документации; 2. Реконструкция существующих дорог; 3. Текущий и капитальный ремонты дорог; 4. Строительство тротуаров 5. Строительство велодорожек 6. Строительство и реконструкция уличного освещения
Объемы и источники финансирования	<p>Объемы финансирования составляют расходы, связанные с реализацией мероприятий, финансируемых за счет средств местного бюджета 3428,8 тыс. руб., из них:</p> <p>2017 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2018 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2028 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2029 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2030 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2031 год – 214,3 тыс. руб.;</p> <p>2032 год – 214,3 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"> - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности транспортной инфраструктуры.

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации

2.1. Анализ положения сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации 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 Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации» (далее - сельское поселение Пальна-Михайловский сельсовет).

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

Сельское поселение Пальна-Михайловский сельсовет находится в юго-восточной части Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации.

Сельское поселение граничит:

- на северо-западе - с сельским поселением Соловьевский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации;
- на северо-востоке - с землями Краснинского муниципального района Липецкой области Российской Федерации;
- на юго-востоке - с землями Елецкого муниципального района Липецкой области Российской Федерации;
- на западе - с сельским поселением Телегенский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации.

Центр сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет – село Пальна-Михайловка.

Транспортная инфраструктура сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет дает возможность организовать доставку грузов во все точки области и России. По территории поселения проходят автодороги федерального значения М-4 «Дон» (дублер), общей протяженностью 6,8 км. в границах поселения (I техническая протяженность), по ней осуществляется междугородняя связь; регионального значения Пальна-Михайловка – прим. к а/д Становое-Лебедянь (42 ОП РЗ 42 К-638), общей протяженностью 4,3 км в границах поселения (IV техническая категория); Трегубово-Белевец (42 ОП РЗ 42К-639), общей протяженностью 3,9 км в границах поселения (IV техническая категория) осуществляющая связь с районным центром.

Расстояние от сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет до ближайших районных и областных центров

№ п/п	Районные центры	Расстояние, км (по автодорогам)
1.	Становое	18
2.	Елец	40
3.	Лебедянь	63
4.	Ефремов	78
5.	Липецк	120

2.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет.

Сельское поселение Пальна-Михайловский сельсовет имеет 6 населенных пунктов.

Перечень населенных пунктов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет

№ п/п	Наименование населенных пунктов	Площадь территории (га)	Количество населения
1	с. Пальна-Михайловка	182,3590	539
2	с. Трегубово	175,7150	88
3	д. Алексеевка	37,6651	4
4	д. Белевец	66,3031	65
5	д. Морская	54,3923	27
6	д. Михайловка	35,9005	23
	ВСЕГО	553,855	746

Численность трудовых ресурсов 367 человек, из них занято в экономике 267, не занято в экономике 30 человека.

Общая площадь земель сельского поселения Пальна-Михайловский – 8167 га.

Распределение земель сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет по категориям

№ п/п	Категория	га	%
1.	Земли населенных пунктов, в том числе:	0,55	6,7
2.	Земли сельскохозяйственного назначения	6,86	84,0
3.	Земли промышленности, транспорта, связи, энергетики, обороны	0,15	1,8
4.	Земли лесного фонда	0,61	7,5
5.	Земли водного фонда	-	-
6.	Земли запаса	-	-
	ИТОГО:	8,17	100

Значительную часть территории сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет (далее - поселение) занимают земли сельскохозяйственного назначения.

Основным и единственным видом внешнего транспорта поселения является автомобильный. Транспортная инфраструктура обеспечивает поселение внешними связями со всеми крупными населенными пунктами района, райцентром и областным центром.

Связь между населенными пунктами поселения, а также внешние связи поселения обеспечиваются автомобильным транспортом.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Липецкой области (согласно постановлению Администрации Липецкой области от 23

декабря 2011 года № 456 «Об утверждении критериев отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального значения Липецкой области и перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения Липецкой области»), проходящих по территории поселения, приведены в таблице 1.

Таблица 1

Перечень автомобильных дорог общего пользования Липецкой области, являющихся областной собственностью на территории поселения

№ п/п	Наименование населенного пункта и улицы	Протяженность, км	Тип покрытия		
			а/бетон	щебень	грунт
	д. Морская				
1	ул. Морская	1,0	1,0		
	с. Пальна Михайловка				
2	ул. 9 Мая	0,7	0,7		
3	ул. Заречная	1,5	1,5		
4	ул. Старосельская	0,3	0,3		
	с. Трегубово				
5	ул. Центральная	1,0	1,0		
Итого по поселению		4,5	4,5		

Объекты социально-значимой сферы, находящиеся на территории сельского поселения в с. Пальна-Михайловка: администрация сельского поселения, школа, детский сад, фельдшерско-акушерский пункт, отделение почтовой связи, библиотека, три магазина, Центр культуры и досуга, церковь-усыпальница Архангела Михаила.

На территории поселения имеются услуги стационарной телефонной сети и широкополосного Интернета (с применением оптоволоконных сетей) представляет ОАО "Ростелеком". На территории сельского поселения мобильная связь представлена видами: «МТС», «Билайн», «Теле 2».

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

Автомобилизация поселения (271 единиц/1000 человек в 2016 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 с. Пальна-Михайловка является ул. 9 Мая, вдоль которой расположены: здание администрации поселения, школа, отделение почтовой связи, фельдшерско-акушерский пункт, предприятия торговли, которые формируют общественный центр поселения.

Улицы центральной части имеют асфальтовое покрытие. В периферийной части лишь 19,8 % 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 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 щебеночное и грунтовое покрытие. 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 поселения – 20,72 км дорог, 15 улиц, с твердым покрытием всего 7,59 км, в т.ч. асфальто-бетон 4,10 км, отсыпано щебнем 3,49 км дорог. Подъездные пути с твердым покрытием имеются ко всем объектам соцкультбыта. Станции техобслуживания и автотранспортные предприятия в поселении отсутствуют.

Дорожная сеть представлена дорогами межмуниципального и регионального значения, дорогами местного значения и полевыми дорогами. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

Таблица 2
Перечень уличной дорожной сети сельского поселения

№ п/п	Наименование населенного пункта и улицы	Протяженность, км	Тип покрытия		
			а/бетон	щебень	грунт
	д. Алексеевка				
1	ул. Родниковая	2,62			1,5
	д. Михайловка				
2	ул. Михайловская	1,85		0,65	1,20
3	ул. Школьная	0,60			0,60
	д. Морская				
4	ул. Полевая	1,50	0,50		1,0
	с. Пальна Михайловка				
5	ул. Садовая	0,45	0,3		0,15
6	ул. Пришвина	0,7	0,45	0,25	
7	ул. Молодежная	0,45	0,45		
8	ул. Парковая	1,05	0,65	0,4	
9	ул. Мира	0,3	0,3		
10	ул. 9 Мая	0,25	0,1		0,15
11	ул. Старосельская	0,40	0,23	0,17	
	д. Трегубово				
12	ул. Лесная	2,25	0,05		2,25
13	ул. Луговая	2,80			2,80
14	ул. Крестовоздвиженская	1,7			1,7
	д. Белевец				
15	ул. Прудовая	2,70	0,40	1,70	0,60
Итого по поселению		20,72	4,10	3,49	13,13

Важное значение для обеспечения жизнедеятельности поселения имеет общественный пассажирский транспорт. Поселение соединено с районным и с некоторыми другими населенными пунктами района автобусным сообщением: муниципальный маршрут пригородного сообщения Елец - Пальна-Михайловка 4 раза в день ежедневно.

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

Автомобильный парк поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. 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 поселения

№ п/п	Показатели	2014 год (факт)	2015 год (факт)	2016 год (факт)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	0,761	0,755	0,746
2	Количество автомобилей у населения, ед.	196	201	202
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	257	266	271

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

Передвижение по территории населенных пунктов 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 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 поселения, не имеется.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 12 единиц.

По необходимости, грузы сельскохозяйственного назначения, перевозятся привлеченным транспортом.

Администрация сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации 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 - 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 поселения, где проходят автомобильные дороги регионального значения.

На территории 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 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 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. 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.

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 транспортной 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 запроектированы 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 хорошо. Общая протяженность улично-дорожной сети (УДС) составляет 21,8 км. 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 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 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 рейсовым автобусом «Елец – Пальна-Михайловка» 4 раза в день ежедневно

Наличие остановочных пунктов - 1 ед. Наличие 1 остановочный павильон.

Проектное предложение

При интенсивном развитии 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	Реконструкция дорожного полотна**	км	0,7	д. Белевец ул. Прудовая	Устройство дорожного полотна с асфальтовым покрытием	I очередь
2	Устройство проезжей части с асфальтовым покрытием	км	0,150	с. Пальна-Михайловка ул. Садовая	Новое строительство, в том числе: ремонт дорожного полотна	расч. срок
			0,55	Ул. Заречная		
			0,30	д. Алексеевка ул. Родниковая		
			2,0	Д. Михайловка Ул. Михайловская	Новое строительство, в том числе: ремонт дорожного полотна Новое строительство, в том числе: ремонт	
			0,6	Ул. Школьная		

				дорожного полотна	
		2,0	Д. Морская ул. Полевая	Новое строительство, в том числе: ремонт дорожного полотна	
		1,2	С. Трегубово Ул. Крестовоздвиженская	Новое строительство, в том числе: ремонт дорожного полотна	

* 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 и Правила землепользования и застройки сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области, утверждены решением Совета депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 16.04.2013 № 69;
7. Местные нормативы градостроительного проектирования сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области, утверждены решением Совета депутатов сельского поселения Пальна-Михайловский сельсовет Становлянского муниципального района Липецкой области Российской Федерации от 01.03.2017 № 66

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

2.13. Оценка финансирования 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.

Планируемые объемы поступлений

Период	2017 год, тыс. руб.	2018 год, тыс. руб.	2019 год, тыс. руб.	2020 год, тыс. руб.	2021 год, тыс. руб.
Объем поступлений	214,3	214,3	214,3	214,3	214,3

Объемы финансирования Программы могут изменяться при формировании бюджета Становлянского муниципального района на очередной финансовый год.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории 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 поселения расположено 6 населенных пункта, в которых проживает 746 человек, в том числе:

- а) трудоспособного возраста - 367 человек,
- б) дети до 18-летнего возраста - 96 человека

Специализация поселения - сельскохозяйственное производство (производство зерна, подсолнечника, посевы технических культур). Основными землепользователями (арендаторами, собственниками) земель сельскохозяйственного назначения являются: ООО «Пальна-Михайловка», ООО «Черноземье», 1 КФХ. Существует 200 ЛПХ, 12 ИП

В число градообразующих входят следующие основные предприятия:

- ООО «Пальна-Михайловка» (направление – растениеводство, животноводство);

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.

Основные технико-экономические показатели

№ п/	Показатели	Единица	Современное	Расчетный
------	------------	---------	-------------	-----------

п		измерения	состояние	срок
1	2	3	4	5
I	ТЕРРИТОРИЯ	тыс. га	8,2	8,2
1.1	земли сельскохозяйственного назначения	тыс. га	6,86	6,86
1.2	земли населенных пунктов	тыс. га	552,335	552,335
1.3	земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения	тыс. га	0,0015	0,15
1.4	земли лесного фонда	тыс. га	0,0061	0,61
II	АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО			
2.1	сельское поселение	единиц	1	1
2.2	число населенных пунктов	единиц	6	6
III	НАСЕЛЕНИЕ			
3.1	всего	тыс. чел.	0,746	0,755
	в том числе			
3.2	Возрастная структура населения:			
3.2.1	- младше трудоспособного возраста	тыс. чел.	0,068	0,077
		% от общей численности	9,16	10,2
3.2.2	- трудоспособного возраста	тыс. чел.	0,279	0,291
		% от общей численности	57,28	38,54
3.2.3	- старше трудоспособного возраста	тыс. чел.	0,137	0,143
		% от общей численности	28,13	18,9
3.3	Численность трудовых ресурсов	тыс. чел.	0,279	0,289
3.3.1.	- безработных - всего	тыс. чел.	36,95	38,28
IV	ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ			
4.1	СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО			
4.1.1.	- число сельхозпроизводителей	единиц	2	2
4.1.2.	- число КФХ	единиц	1	2

V	ЖИЛИЩНЫЙ ФОНД			
5.1	Жилищный фонд - всего	тыс. м ²	25,7	27,0
		домов (квартир)	411	416
5.2.	Обеспеченность населения общей площадью	кв.м./чел	34	34,2
VI	ОБЪЕКТЫ СОЦИАЛЬНОГО И КУЛЬТУРНО- БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ			
6.1.	ОБРАЗОВАНИЕ			
6.1.1.	дошкольно- образовательные учреждения	кол-во	1	1
6.1.2.	учебно- образовательные учреждения	кол-во	1	1
6.2.	ЗДРАВООХРАНЕНИЕ			
6.2.1.	ФАП	кол-во	1	1
6.3.	КУЛЬТУРА			
6.3.1.	Центр культуры и досуга	кол-во	1	1
6.3.2.	Библиотека	кол-во	1	1
6.3.3.	Музей	кол-во	1	1
6.3.4.	Детская площадка	кол-во	2	2
6.4.	ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ			
6.4.1.	Спортивные объекты	кол-во	1	2
6.5	ТОРГОВЛЯ			
6.5.1	Магазины	кол-во	4	6
6.6	Места отдыха	кол-во	1	2
6.7	Культовые объекты	кол-во	7	7
VII	ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА			
	Общ.протяженность/ асфальтированные			
7.1	Автомобильные федеральные	км	-	-
7.2.	Автомобильные общего пользования	км	4,5	4,5
7.2.1	Мосты (в населенных пунктах)	кол-во	3	3
7.2.2.	Дороги внутрипоселковые	км	20,72	20,72
7.3	Улично-дорожная сеть в границах населенных пунктов - всего	км	20,72	20,72
	в том числе:	км	4,10	4,10

	асфальтированных			
VIII	ИНЖЕНЕРНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА			
8.1.	ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ			
8.1.1	КТП	кол-во	19	19
8.1.2	Обеспеченность	%	100	100
8.2.	СВЯЗЬ			
8.2.1	АТС	кол-во	1	1
8.2.2	Абонентов связи	кол-во	83	100
8.2.3	Обеспеченность	%	29,5	50
8.2.4	таксофоны	кол-во	5	5
8.2.5.	Вышки сотовой связи	кол-во	-	-
8.3.	ГАЗОСНАБЖЕНИЕ			
8.3.1	ГРП/ШРП	кол-во	1/8	1/8
8.3.2	Обеспеченность	%	100	100
8.4.	ВОДОСНАБЖЕНИЕ			
8.4.1.	Протяженность сетей	км	10,8	12,1
8.4.2.	Обеспеченность централизованным водоснабжением	%	95	100
IX	ОБЪЕКТЫ СПЕЦНАЗНАЧЕНИЯ			
9.1	Места захоронения - кладбища	кол-во	3	3
9.2.	Места захоронения отходов потребления - участка для сбора и временного накопления ТБО	кол-во	-	-

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 транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит 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 пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.4. 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 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 поселения

№ п/п	Показатели	2017 г. (прогноз)	2018 г. (прогноз)	2019 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)	2021 г. (прогноз)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	0,746	0,755	0,761	0,773	0,789
2	Количество автомобилей у населения, ед.	203	205	206	208	210
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	272	272	271	269,	266

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 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 поселения на 2017 - 2032 годы

№ п/п	Наименование населенного пункта и улицы	Мероприятия, объем	Сроки реализации (год)	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
с. Пальна-Михайловка					
1.	ул. Садовая	Ремонт асфальтового дорожного покрытия 0,15 км	2018	Районный бюджет 300,0	Администрация сельского поселения
2.	ул. Заречная	Отсыпка щебнем 0,55	2018	Районный бюджет 260,0	Администрация сельского поселения
	д. Алексеевка				
3.	ул. Родниковая	Отсыпка щебнем 0,30 км	2018	Районный бюджет 180,0	Администрация сельского поселения
	д. Михайловка				
4.	ул. Михайловская	Отсыпка	2019	Районный	Администрация

		щебнем 2,0 км		бюджет 350,0	сельского поселения
5.	ул. Школьная	Отсыпка щебнем 0,6 км	2020	Районный бюджет 60,0	Администрация сельского поселения
	д. Морская				
6.	ул. Полевая	Отсыпка щебнем 2,0 км	2017-2025	Районный бюджет 170,0	Администрация сельского поселения
	с. Трегубово				
7.	ул. Крестовоздвиженская	Ямочный ремонт 5,95 км	2021-2025	Районный бюджет 4800,0	Администрация сельского поселения

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 дорожный 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 ситуации, 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 P1 - оценки эффективности Программы по критерию "полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы";

2-й этап - расчет P2 - 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 P1 - 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: Программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$; Программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$; Программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

Расчет P2 - 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_iпл - 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 равное 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:

- Программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$;
- Программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$;
- Программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$
- Программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2, (6)$$

где:

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

Интерпретация итоговой оценки эффективности 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 Программы (значение P_{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 проведения оценки эффективности муниципальных программ Становлянского муниципального района.

Сведения о методике расчета показателя (индикатора) Программы

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Методика расчета показателя (формула) и методологические пояснения к показателю	Базовые показатели (используемые в формуле)
1	2	3	4	5
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих	%	$S = V1/V2 * 100\%$	S - доля протяженности автомобильных дорог общего местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей

	нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения			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: $П = П_i * 4,5\% / 100\%$ - 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 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 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 программы 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 и планом мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития территории сельского поселения, 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.

Программа имеет высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программы связаны со сроками утверждения [Генерального плана](#). Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения подлежит утверждению в шестимесячный срок, с даты утверждения генерального плана соответствующего муниципального образования. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта.

Программа 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 Липецкой области, 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:

- 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 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 поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Глава Пальна-Михайловского сельсовета Становлянского района
И.А. Аверьянова