



СОВЕТ СТАРОТИТАРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТЕМРЮКСКОГО РАЙОНА

РЕШЕНИЕ № 314

XLVII сессия
от « 29 » августа 2017 г.

III созыва
ст. Старотитаровская

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района на 2018-2028 годы

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Совет Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района р е ш и л:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района на 2018 - 2028 годы согласно приложению.

2. Разместить (опубликовать) настоящее решение в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на официальном сайте администрации муниципального образования Темрюкский район.

3. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на постоянную комиссию Совета Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района по вопросам жилищно-коммунального хозяйства, промышленности, строительства, транспорта, связи, бытового и торгового обслуживания (Копасов) и заместителя главы Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района В.Г.Василенко

4. Настоящее решение вступает в силу с 1 января 2018 года.

Глава Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района _____ Председатель Совета Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района _____
А.Г.Титаренко _____ И.А.Петренко _____



Приложение
к решению сессии Совета
Старотитаровского сельского
поселения Темрюкского района
от 29.08.2017 № 314

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района
на 2018- 2028 годы**

Паспорт

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района
на 2018 - 2028 годы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района на 2018-2028 годы (далее – Программа)
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района Юридический и почтовый адрес: 353530, Краснодарский край, Темрюкский район, ст-ца Старотитаровская, пер. Красноармейский, 9
Разработчик Программы	Администрация Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района Юридический и почтовый адрес: 353530, Краснодарский край, Темрюкский район,

	ст-ца Старотитаровская, пер. Красноармейский, 9
Цель Программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Старотитаровского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения.
Задачи Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Старотитаровского сельского поселения; 2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях; 3. Улучшение транспортного обслуживания населения
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <p>Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения 139,5 км;</p> <p>Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, 10 %;</p> <p>Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации Программы 2018-2028 годы, в 2 этапа</p> <p>1 этап – с 2018 по 2023 годы</p> <p>2 этап – с 2024 по 2028 годы</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по	<p>проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;</p> <p>инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на</p>

<p>проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;</p> <p>комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;</p> <p>капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;</p> <p>размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённого пункта;</p> <p>оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;</p> <p>создание инфраструктуры автосервиса.</p>
<p>Объёмы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.)</p>	<p>Прогнозный общий объём финансирования Программы на период 2018-2028 годов составляет 66080 тыс. руб., в том числе по годам:</p> <p>2018 год - 6608 тыс. рублей;</p> <p>2019 год - 6608 тыс. рублей;</p> <p>2020 год - 6608 тыс.рублей;</p> <p>2021 год - 6608 тыс.рублей;</p> <p>2022 год - 6608 тыс.рублей</p> <p>2023-2028 год - 33040 тыс.рублей</p> <p>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств бюджета Краснодарского края, бюджета муниципального образования Темрюкский район, бюджета Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района и иных поступлений.</p>

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

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

Старотитаровское сельское поселение расположено в западной части Краснодарского края на Таманском полуострове на берегах Кизилташского, Ахтанизовского и Старотитаровского лиманов.

Климат района умеренно-континентальный с короткой теплой зимой и засушливым жарким летом. Среднегодовая температура воздуха составляет $+10,5^{\circ}\text{C}$, минимальная (-29°C) наблюдается в январе, максимальная ($+42^{\circ}\text{C}$) – в июле. В геоморфологическом отношении Старотитаровское сельское поселение расположено в восточной части Таманского полуострова, в синклинальном понижении, между грядами гор Нефтяной и Камышеватской и относится к области Прикубанской аккумулятивно-денудационной равнины.

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

Муниципальное образование Старотитаровское сельское поселение входит в состав муниципального образования Темрюкский район, который находится в юго-западной части Краснодарского края.

В соответствии с Законом Краснодарского края «Об Установлении границ муниципального образования Темрюкский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского поселения, сельских поселений - и установлении их границ», принятым Законодательным Собранием Краснодарского края 1 апреля 2004 года, муниципальное образование Старотитаровское сельское поселение является одним из одиннадцати сельских поселений, входящих в состав Темрюкского района.

Старотитаровское сельское поселение располагается в центральной части муниципального образования Темрюкский район и омывается на севере водами Ахтанизовского лимана, на юге – водами Кизилташского лимана; на западе граничит с Сенным и Вышестеблиевским сельскими поселениями, на востоке – с Краснострельским сельским поселением и Темрюкским городским поселением.

Муниципальное образование Старотитаровское сельское поселение находится в удобном физико-географическом положении. Автомобильные дороги федерального и регионального значения связывают его с населенными пунктами района, края и Российской Федерации. Через территорию поселения проходят автомагистраль федерального значения Новороссийск – Керченский пролив и железнодорожная магистраль Крымск – Порт Кавказ. Ближайшая железнодорожная станция «Старотитаровская» расположена на южной окраине станицы.

В состав Старотитаровского сельского поселения входит административный центр поселения – станица Старотитаровская, а также два небольших поселка, не являющихся самостоятельными административно-территориальными единицами. Один из них – поселок при МТФ, насчитывающий пять жилых домов барачного типа; второй – дачный поселок урочища «Дубовый рынок», представленный несколькими

одноэтажными домовладениями. Жители посёлков прописаны на территории станицы Старотитаровской.

Общая численность населения муниципального образования Старотитаровское сельское поселение по состоянию на 01.01.2017 года составляет 13 130 человек.

Станица Старотитаровская расположена в центральной части сельского поселения. Расстояние до административного центра района – г. Темрюка составляет 30 км, до краевого центра г. Краснодара – 170 км.

На севере, западе и востоке территория станицы граничит с землями ООО «Фанагория – Юг», землями КФХ, ООО «Садко», Старотитаровским (Малым Ахтанизовским) лиманом, на юге – с землями ООО «Зем. Инвест», землями запаса, долевой собственности, землями сельскохозяйственного назначения.

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Внешними автодорогами на территории Старотитаровского поселения являются: федеральная дорога Новороссийск – Керченский пролив II технической категории, дороги регионального значения Стрелка - Старотитаровская - Черноморский III технической категории, Старотитаровская – Дубовый рынок IV технической категории. Дороги имеют твердое покрытие, что обеспечивает круглогодичный проезд всех видов автомобильного транспорта. Строительство горно-обогатительного комбината с разработкой месторождений кварцевых и строительных песков на территории поселения окажет влияние на работу существующей автодорожной сети в плане увеличения объемов движения автотранспорта.

Развитие автомобильных дорог Старотитаровского транспортного узла проектом предполагается по следующим направлениям:

1. Приведение технического уровня существующих дорог федерального и регионального значения в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения.

2. Устройство транспортных развязок в двух уровнях в местах примыкания поселковых дорог к автодороге Новороссийск – Керченский пролив.

Предлагаемые схемы транспортных развязок могут служить резервированием площади для разработки проектов пересечений и примыканий автомобильных дорог Старотитаровского транспортного узла.

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

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

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

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

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в неудовлетворительном состоянии. В общем комплексе градостроительных работ большое значение имеют вопросы организации транспортного движения. Вопросы реконструкции улично-дорожной сети неотделимы от общей программы перспективного развития станицы Старотитаровской.

Проектом предполагается развитие улично-дорожной сети станицы, основанное на сохранении существующей сетки улиц, с учетом резко возрастающей автомобилизации.

Улично-дорожная сеть в станице сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без дифференциации улиц по их значению, без учета интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации и характера застройки.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, а также общественные центры с развитой социальной инфраструктурой.

Проектируемая транспортная схема станции является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении её пропускной способности, организации безопасности движения, создании новых магистралей в перспективных жилых районах.

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется связь населенного пункта с внешними дорогами общей сети. К этой категории относятся:

пер. Красноармейский,

пер. Ильича,

пер. Новый,

ул. Головатого,

ул. Ленина,

ул. Широкая,

ул. Ростовская,

ул. Залиманная,

ул. Победы,

а также ряд улиц без названия в новых районах (см. чертёж ГП-4);

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественными центрами:

ул. Верхняя,

ул. Носова,

ул. Титова,

ул. Железнодорожная,

ул. Гоголя,

пер. Крылова,

пер. Рабочий,

ул. Южная,

пер. Пугачева,
пер. Лермонтова,
пер. Казачий,

а также ряд улиц без названия в новых районах (см. чертёж ГП-4);

- улицы в жилой застройке:

основные, осуществляющие транспортную (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходную связь внутри жилых территорий и с главными улицами,

второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами;

- пешеходные улицы, необходимые для связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе, в пределах общественных центров;

- производственные дороги, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах производственных зон, а также выходы на поселковые и внешние дороги.

Дороги и улицы в новых проектируемых жилых районах обозначены условно, без названий.

Ширина дорог и улиц продиктована, в основном, сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 15,0 - 40,0, ширину проезжей части 3,5; 7,0 – 12,0 м.

Основной проблемой на проектируемой территории в аспекте решения транспортно-пешеходной схемы является чрезвычайно малая ширина существующих улиц в пределах красных линий, поэтому главной задачей проекта было предложение их реконструкции и расширения при условии сохранения структуры улиц и минимального сноса жилой застройки. Отсюда возникло решение одностороннего движения по главным улицам.

При реконструкции существующих улиц и дорог предусматривается их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальные мероприятия по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжей части улиц перед перекрестками. Это позволит при сравнительно небольших затратах добиться увеличения пропускной способности на 10-15%.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

В центре станицы, а также в общественных центрах новых жилых районов выделяется бестранспортная зона, площадь улиц отдаётся под пешеходное движение.

Предусматривается пешеходно-транспортная категория улиц. К ней относятся улицы: Садовая, Береговая, Коммунистическая, Заводская, Солнечная, пер. Почтовый, пер. Зелёный, пер. Горького, пер. Пушкина.

Предлагается их реконструкция, благоустройство и озеленение, так как по ним осуществляется пешеходная связь жилых массивов с зонами отдыха, общественными центрами, местами приложения труда.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусмотрено размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках, а для жителей проектируемой многоквартирной мало- и среднеэтажной застройки – в гаражах боксового типа, расположенных в специально отведенных местах, в частности на резервной территории хозяйственной зоны, расположенной в юго-восточной части станицы по ул. Залиманной.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть предприятий автосервиса (станций технического обслуживания, автозаправочных станций и т.д.), новое строительство которых предусмотрено вдоль существующей въездной дороги в станицу, а также в придорожной полосе федеральной автодороги.

Показатели существующей улично-дорожной сети Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района

№ п/п	Наименование дорог	Протяжённость дорог; км	Техническая категория	Ширина проезж. части; м	Ширина обочины; м	Тип покрытия	Классификация автомобильных дорог
1.	пер. Аэродромный	1,0	4	3,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 64
2.	пер. Гоголя	1,8	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 49
3.	пер. Горный	0,7	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 26
4.	пер. Горького	3,7	4	5,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 –

							22
5.	пер. Застаничный	1,2	4	4,5	1	асфальт	03 251 822 5 – 30
6.	пер. Зеленый	1,5	4	5	1	Грунт	03 251 822 5 – 18
7.	пер. Ильича	3,7	4	7,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 23
8.	пер. Казачий	1,2	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 31
9.	пер. Красноармейский	2,0	4	5,6	1	Асфальт	03 251 822 5 – 41
10.	пер. Лермонтова	1,1	4	5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 28
11.	пер. Молодёжная	0,5	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 51
12.	пер. Новый	2,8	4	5	1	Грунт	03 251 822 5 – 19
13.	пер. Октябрьский	1,2	4	5	1	Грунт	03 251 822 5 – 27
14.	пер. Первомайский	1,8	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 21
15.	пер. Пионерский	0,5	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 39
16.	пер. Почтовый	0,9	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 44
17.	пер. Пугачева	1,2	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 25
18.	пер. Путевая	0,2	4	4,5	1	Асфальт	03 251 822 5 – 34
19.	пер. Пушкина	1,2	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 32
20.	пер. Рабочий	1,3	4	4,8	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 33
21.	пер. Совхозный	1,2	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 29
22.	пер. Степной	1,8	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 20

23.	пер. Школьный	1,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 24
24.	пер. Южный	1,0	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 60
25.	пер. Юность	0,1	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 45
26.	ул. Береговая	5,0	4	5	1	Грунт	03 251 822 5 – 04
27.	ул. Верхняя	5,6	4	5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 35
28.	ул. Виноградная	1,3	4	5	1	Грунт	03 251 822 5 – 17
29.	ул. Гагарина	1,7	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 09
30.	ул. Головатого	0,7	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 53
31.	ул. Дружбы	0,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 56
32.	ул. Железнодорожная	1,8	4	5,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 16
33.	ул. Заводская	0,8	4	5,7	1	Асфальт	03 251 822 5 – 38
34.	ул. Кирова	2,5	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 15
35.	ул. Коммунистическая	3,0	4	5,8	1	Асфальт	03 251 822 5 – 12
36.	ул. Комсомольская	2,5	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 11
37.	ул. Короткая	1,2	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 08
38.	ул. Красная площадь	0,2	4	4,5	1	Асфальт	03 251 822 5 – 40
39.	ул. Кубанская	0,7	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 58
40.	ул. Лебединский тупик	1,8	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 43

41.	ул. Ленина	3,0	4	6,7	1	Асфальт	03 251 822 5 – 05
42.	ул. Мира	0,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 54
43.	ул. Носова	2,1	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 07
44.	ул. Победы	0,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 55
45.	ул. Пролетарская	4,2	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 02
46.	ул. Ростовская	2,5	4	6,5	1	Асфальт	03 251 822 5 – 13
47.	ул. Садовая	5,6	4	6	1	Асфальт	03 251 822 5 – 36
48.	ул. Свободы	0,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 62
49.	ул. Северолиманная	0,4	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 06
50.	ул. Солнечная	0,7	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 59
51.	ул. Таманская	2,5	4	5,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 14
52.	ул. Титова	2,4	4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 10
53.	ул. Фермерская	0,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 52
54.	ул. Чапаева	1,5	4	4,5	1	Грунт	03 251 822 5 – 03
55.	ул. Черноморская	0,8	4	4	1	Грунт	03 251 822 5 – 57
56.	ул. Широкая	5,6	4	5,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 01
57.			4	4,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 37
58.			4	4	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 46

59.	Автодорога к нефтяникам	1,5	4	3,5	1	асфальт	03 251 822 5 – 47
60.	Автодорога к саду	1,3	4	4,5	1	асфальт	03 251 822 5 – 48
61.			4	4,0	1	асфальт	03 251 822 5 – 50
62.	ул. Полевая	1,8	4	3,5	1	Асфальт-грунт	03 251 822 5 – 63
63.	ул. 86-й км.	0,1	4	4,0	1	грунт	03 251 822 5 – 65
64.	Автодорога по пер. Крылова	3,7	4	4,5	1	асфальт	03 251 822 5 – 42
65.	Воинов десантников	0,7	4	3,5	1	грунт	03 251 822 5 – 61

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции

между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Так как через территорию сельского поселения проходит автомобильная дорога федерального значения «п. Стрелка - ст-ца Старотитаровская - п.Прогресс», то жители поселения могут перемещаться по любым автотранспортным маршрутам (в районный центр – г. Темрюк, краевой центр – г. Краснодар, и т.д.).

Автотранспортные предприятия на территории Старотитаровского сельского поселения отсутствуют.

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

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается между центром станции Старотитаровской и районами высокоплотной жилой застройки. Максимальные величины корреспонденций грузового транспорта образуются как внутри промышленных секторов поселения, так и на связях между ними.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Старотитаровского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2т, а также от 2 до 8 т. Основными улицами по которым происходит движение грузовых транспортных средств в станции Старотитаровской являются ул. Ленина, ул.Садовая, ул.Коммунистическая, пер.Крылова, ул.Железнодорожная, ул.Ростовская, ул.Широкая.

На территории поселения функционирует муниципальное унитарное предприятие «Ремстройсервис», которое осуществляет сбор и вывоз твердых и жидких бытовых отходов от населения и предприятий. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

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

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

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

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

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

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Старотитаровского сельского поселения и формированию условий для его роста.

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

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

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

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

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

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

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

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

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

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

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Старотитаровского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Старотитаровского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Старотитаровского сельского поселения.

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Старотитаровское сельское поселение и станица Старотитаровская в частности занимают удобное географическое положение и располагают транспортными связями с крупными центрами Северного Кавказа и Юга России, поэтому имеют все предпосылки для перспективного комплексного развития.

В результате анализа современного состояния станицы Старотитаровской и прилегающих к ней территорий можно сделать вывод, что имеется ряд существенных факторов, ограничивающих ее территориальные возможности для перспективного развития, а именно:

- с южной и западной сторон территориальное развитие станицы ограничено федеральной автомагистралью Новороссийск - Керченский пролив;

- с севера – территорией горного отвода и планируемым развитием промышленной зоны: пескокарьером Старотитаровского месторождения.

На основании вышеперечисленного можно сделать следующие выводы по перспективному развитию населенного пункта:

- развитие жилой зоны на расчетный срок возможно как в границах станицы, так и за её пределами в северо-восточном и юго-восточном направлениях;

- резервные территории для развития жилой зоны планируются также в этих направлениях: северо-восточном и юго-восточном;

- основное развитие производственной зоны предусматривается в западной части станицы в существующих границах и к югу от станицы на территории между железной дорогой и автотрассой за пределами существующей границы. Предусмотренный в данных местах резерв производственных территорий создаст возможность для размещения выносимых из жилых кварталов существующих производственных предприятий, а также инвестиционных площадок под производственные нужды поселения;

- осуществление масштабных инвестиционных проектов на территории поселения планируется на основе разработки Старотитаровского месторождения кварцевых песков со строительством горно-обогатительного комбината и Вышестеблиевского месторождения строительных песков с организацией предприятия по выпуску строительных материалов.

Таким образом, развитие станицы Старотитаровской на расчетный срок (2029г.) и долгосрочное развитие (2044г.) генеральным планом предусматривается за счет включения в границу новых территорий в северном, северо-восточном и юго-восточном направлениях.

Резервирование территорий с четким функциональным назначением предотвратит размещение экологически вредных объектов, препятствующих дальнейшему территориальному развитию населенного пункта и созданию в нем экологически чистой среды обитания.

Земли, предусмотренные под развитие станицы и подлежащие включению в границу населенного пункта, используются настоящими землепользователями по прямому назначению до момента их освоения под строительство с соблюдением условий и ограничений, определенных генеральным планом

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутрипоселенческого сообщения и мест общего

пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СНиП 2.07.01-89*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Таблица 2.

Прогноз транспортного спроса сельского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2028
Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения									
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития дорожной сети поселения									
3.1	протяженность дорожной сети	км	139,5	139,5	139,5	139,5	139,5	139,5	139,5
Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									
4.1	индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	331	343	365	387	409	431	470
4.2	общественный транспорт	авт.	5	5	5	6	6	6	7

Прогноз показателей безопасности дорожного движения									
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0	0

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое-гравийное покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

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

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

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

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

Таблица 3.

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

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

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами сельского

поселения и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

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

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

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

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 3,5-7 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

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

Таблица 4.

Основные показатели улично-дорожной сети Старотитаровского сельского поселения

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во	
			2018	I этап
1	Асфальт	км	48	
2	Гравий	км	37	15
3	Грунт	км	54.5	15

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

На территории Старотитаровского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 13000 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом суммарное количество автомобилей составит 3900 штук.

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

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

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

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

Для улучшения обслуживания автомобильного транспорта жителей предусмотрено размещение 1 автомойки мощностью 3 поста.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2028 г. для Старотитаровского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

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

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

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

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

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

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

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

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

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

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

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

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

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

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

- реконструкция автомобильной дороги федерального значения;
- строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков;

Повышение качества обслуживания транспорта путем строительства современного комплекса придорожного обслуживания на пересечении проектируемой объездной автодороги федерального значения и дороги регионального значения.

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

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

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

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

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности

в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Старотитаровского сельского поселения составит 90% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2023г.):

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
 - ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
 - строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;
- на расчётный срок (2028г.):

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Темрюкского района и Краснодарского края;
 - упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
 - проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
 - строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство улично-дорожной сети на территории поселения нового жилищного строительства.

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

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

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2019-2023 гг;

инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства – 2018-2023 гг;

комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров – 2020-2028 гг;

капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2018-2028 гг;

размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2018-2028 гг;

оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2018-2028 гг;

создание инфраструктуры автосервиса – 2018-2028 гг.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Темрюкский район, бюджета Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2028 годов составляет 66 080,0 тыс. руб., в том числе по годам:

2018 год - 6608 тыс. рублей;

2019 год - 6608 тыс. рублей;

2020 год - 6608 тыс.рублей;

2021 год - 6608 тыс.рублей;

2022 год - 6608 тыс.рублей

2023-2028 годы - 33040 тыс.рублей

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

Таблица 2. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Статус	Годы реализации	Объем финансирования,
-------	--------------------------	--------	-----------------	-----------------------

1	2	3	4	тыс. рублей
				Всего
1				5
1	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района на 2018-2028 годы			
	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Старотитаровского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения.			
	Задача: -обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Старотитаровского сельского поселения -сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях - улучшение транспортного обслуживания населения			
1.1.	Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полосы отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения		2018	200,0
			2019	200,0
			2020	200,0
			2021	200,0
			2022	200,0
			2023-2028	1000,0
			Всего:	2000,0
1.2.	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров		2018	800,0
			2019	800,0
			2020	800,0
			2021	800,0
			2022	800,0
			2023-2028	4000,0
			Всего:	8000,0
1.3.	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы		2018	5528,0
			2019	5528,0
			2020	4928,0
			2021	4928,0
			2022	5528,0
			2023-2028	26440,0
			Всего:	52880,0
1.4.	Размещение		2018	80,0

	дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	2019	80,0
		2020	80,0
		2021	80,0
		2022	80,0
		2023-2028	800,0
		Всего:	1200,0
1.5.	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта	2018	0,0
		2019	0,0
		2020	200,0
		2021	200,0
		2022	0,0
		2023-2028	400,0
	Всего:	800,0	
1.6.	Создание инфраструктуры автосервиса	2018	0,0
		2019	0,0
		2020	400,0
		2021	0,0
		2022	0,0
		2023-2028	800,0
	Всего:	1200,0	
	Итого по основным мероприятиям		66080,0

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в

корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

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

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

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

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

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Старотитаровского сельского поселения на период 2018-2028 годов приведены в таблице 5.

Таблица 5.

Территория Старотитаровского сельского поселения Темрюкского района

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ
			1 ОЧЕРЕДЬ
Транспортная инфраструктура			
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	15
2	Автомойка	ед.	1

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

- Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

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

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

Таблица 4.3

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2028
1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.	1,0	2,0	2,0	2,0	2,0	10
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным	%.	10	8	6	4	2	2

	требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения							
3)	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Старотитаровского сельского поселения представлены в таблице 4.4.

Таблица 4.4

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
НАСЕЛЕНИЕ				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	13130	15500
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км	-	-
2.2	Протяженность	км	139,5	139,5

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
	автомобильных дорог			
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	47	57
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	221	400
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	2	2
2.6	Количество станций технического обслуживания	ед.	1	2
2.7	Количество автодорожных мостов	ед.	–	–

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

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее –

функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Старотитаровского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

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

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

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

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

Заместитель главы
Старотитаровского сельского
поселения Темрюкского района



В.Г. Василенко