



***УТВЕРЖДАЮ: Администрация  
Гришковского сельского поселения  
Калининского района  
Краснодарского края***

Глава \_\_\_\_\_  
М.П.

***ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ГРИШКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
КАЛИНИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ  
НА ПЕРИОД С 2016 ПО 2026 ГОДЫ***

***РАЗРАБОТАНО:  
ИП МИЛЕНИНА В.А.***

\_\_\_\_\_  
М.П.

**2016 г.**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ</b>	<b>4</b>
<b>РАЗДЕЛ 1.</b> Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>6</b>
1.1 Анализ положения Гришковского сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации.	<b>6</b>
1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.	<b>8</b>
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>10</b>
1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог	<b>11</b>
1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении	<b>11</b>
1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.	<b>13</b>
1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>14</b>
1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работ транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>14</b>
1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>14</b>
1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>15</b>
1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Гришковского сельского поселения.	<b>16</b>
1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Гришковского сельского поселения	<b>17</b>
<b>РАЗДЕЛ 2.</b> Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Гришковского сельского поселения	<b>19</b>
2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения	<b>19</b>
2.2 Прогноз транспортного спроса Гришковского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	<b>20</b>
2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.	<b>21</b>
2.4 Прогноз развития дорожной сети.	<b>22</b>
2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.	<b>23</b>

2.6 Прогноз показателей безопасного дорожного движения.	
<b>РАЗДЕЛ 3.</b> Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	<b>24</b>
<b>РАЗДЕЛ 4.</b> Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)	<b>26</b>
<b>РАЗДЕЛ 5.</b> Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	<b>29</b>
<b>РАЗДЕЛ 6.</b> Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	<b>30</b>
<b>РАЗДЕЛ 7.</b> Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения	<b>32</b>

## **ПАСПОРТ**

### **ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГРИШКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАЛИНИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ НА ПЕРИОД ДО 2026 ГОДА**

Наименование муниципальной Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Гришковского сельского поселения Калининского района Краснодарского края на 2016-2026 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов”  - Приказ Министерства регионального развития Российской Федерации от 6 мая 2011 года № 204 «О разработке программы комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципальных образований».
Наименование заказчика Программы, его местонахождение	Администрация Гришковского сельского поселения Калининского района Краснодарского края (далее - Администрация) Краснодарский край, Калининский район, с. Гришковское.
Наименование разработчика Программы, его местонахождение	ИП Миленина В.А. г. Михайловск ул. Полеводческая, 6/55
Цели Программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы в Гришковском сельском поселении, повышение уровня безопасности движения.
Задачи Программы	- Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Гришковского сельского поселения - Улучшение транспортного обслуживания населения.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной	- Уменьшение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям. - Уменьшение тяжести последствий в результате дорожно-транспортных происшествий.

инфраструктуры	
Срок и этапы реализации Программы	2016-2026 годы (этапы реализации Программы не выделяются)
Объем и источники финансирования Программы	<p>Объем финансирования Программы в 2016-2026 годах составит 17130,0 тыс. рублей, в том числе по годам:</p> <p>2016 – отсутствует;  2017 – 4356,0 тыс. руб.  2018 – 4406,0 тыс. руб.  2019 – 4356,0 тыс. руб;  2020 – 1950,0 тыс. руб;  2021 – 1950,0 тыс. руб;  2022 – 112,0 тыс. руб;  2023 – отсутствует;  2024 – отсутствует;  2025 – отсутствует;  2026 – отсутствует.</p> <p>из них: федеральный бюджет – отсутствует;  краевой бюджет – 13574,0 тыс. руб.  бюджет МО – 3556,0 тыс. руб.  внебюджетные источники – отсутствуют.</p>
Ожидаемые результаты программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Развитая транспортная система, обеспечивающая стабильное развитие муниципального образования;</li> <li>- Современная система обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Гришковского сельского поселения.</li> </ul>

## ***РАЗДЕЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ***

### ***1.1 Анализ положения Гришковского сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации***

Гришковское сельское поселение является поселением в составе Калининского района Краснодарского края. В состав сельского поселения входят два населенный пункта – с. Гришковское (административный центр) и х. Северный. Станица расположена в южной части Калининского района.

С. Гришковское расположено на расстоянии 20 км от районного центра, в 1,5 км от ближайшей железнодорожной станции «Гришковская» и в 85 км от аэропорта г. Краснодар. Так же имеется регулярное транспортное сообщение с районным центром. Общая площадь землепользования поселения 651 га. Направление хозяйства животноводческо-зерновое.

Численность населения Гришковского сельского поселения по состоянию на 01.01.2016 г. составляет 1515 человек. Здесь проживает 4% населения Калининского района. К 2026 г. численность населения составит 1639 человек, т.е. вырастет на 8,2%.

Для стабилизации демографической ситуации необходима реализация мероприятий приоритетных национальных проектов, мероприятий, направленных на сохранение и укрепление здоровья населения, в том числе репродуктивного, улучшение качества медицинского и социального обслуживания, защиту материнства и детства, пропаганда здорового образа жизни.

Для обеспечения демографического развития необходима реализация мероприятий, предусматривающих меры по дальнейшему увеличению рождаемости, ожидаемой продолжительности жизни, снижению смертности населения, особенно в трудоспособном возрасте.

### ***1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.***

Удобное транспортно-географическое положение Гришковского сельского поселения, благоприятные природно-климатические условия, значительный природно-ресурсный потенциал прилегающей пригородной зоны, наличие лесных и рекреационных ресурсов, историко-культурный потенциал, связанный с исторической планировочной структурой и объектами исторического наследия, развитое сельскохозяйственное производство, создают предпосылки для активизации социально-экономического развития поселения.

Ограничивающими факторами такого развития являются: недостаток территориальных ресурсов, низкий естественный прирост населения, недостаточные объемы нового жилищного строительства, наличие ветхого и аварийного жилья, а также высокая степень износа инженерных сетей.

Застроенные территории населенного пункта в основном имеют сложную смешанную планировочную структуру со сложившимся функциональным использованием земель и невысокой плотностью застройки. На территории поселения преобладают большеразмерные кварталы с приусадебными участками.

В настоящее время Гришковское сельское поселение занимает территорию с жилой застройкой, представленной одноэтажными 1-2 квартирными жилыми домами с различными по площади земельными участками.

Из общественных и культурно-бытовых учреждений в селе имеются: дом культуры на 150 мест, общеобразовательная школа, детский сад, амбулатория, медпункт, аптека, библиотека, административное учреждение, магазины.

Улично-дорожная сеть представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории сельского поселения с кварталами жилых домов и с общественной зоной.

Внешние связи осуществляются по региональной дороге «Тимашевск-Полтавская». В составе улично-дорожной сети выделены главные улицы – ул. Советская, ул. Зеленая и ул. Гайдара.

Формирующие улично-дорожную сеть Гришковского сельского поселения улицы и проезды в жилой застройке должны быть благоустроены, иметь асфальтовое покрытие и тротуары.

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

Развитие транспортной системы Гришковского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Гришковского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта - автомобильным.

**Железнодорожный транспорт** - в настоящее время на территории Гришковского сельского поселения железнодорожная сеть отсутствует. Ближайшая железнодорожная станция «Гришковская» расположена в 1,5 км.

**Водный транспорт** – На территории Гришковского сельского поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.



**Воздушные перевозки** в Гришковском сельском поселении не осуществляются. Для воздушных перелетов население пользуется аэропортом г. Краснодар, расположенном в 85 км от сельского поселения.

***1.4 Характеристика сети дорог Гришковского сельского поселения, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог.***

Таблица 3 – Характеристика улично-дорожной сети Гришковского сельского поселения.

<b><i>№ п/п</i></b>	<b><i>Наименование объекта (автомобильных дорог, улиц)</i></b>	<b><i>Протяжённ ость, км</i></b>	<b><i>Тип покрытия</i></b>	<b><i>Ширина в красных линиях, м</i></b>	<b><i>Наличие ПОДД</i></b>
<b><i>с. Гришковское</i></b>					
1	ул. Советская	1400/1800	асфальт/гравий	5,0	
2	ул. Гайдара	1400	асфальт	6,0	
3	ул. Зеленая	1800/300	асфальт/гравий	5,0	
4	ул. Колхозная	1000	гравий	5,0	
5	ул. Новосельная	900	гравий	5,0	
6	ул. Хуторская	700	гравий	5,0	
7	ул. Набережная		гравий/грунт	5,0	
8	ул. Лиманная	1050	гравий	5,0	
9	Объездная дорога	200/900/1400	асфальт, гравий, грунт	6,0	
10	пер. Степной	400	асфальт	6,0	
11	1-й проезд	1200	асфальт	6,0	
12	2-й проезд	200	асфальт	6,0	
13	3-й проезд	200	асфальт	6,0	
14	4-й проезд	1000/400	асфальт/гравий	6,0	
15	Дорога к бр. № 1	1000	гравий	5,0	
16	ул. Широкая	200/1100	асфальт/гравий	6,0	
17	Автодорога от центра с. Гришковское до трассы Тимашевск - Полтавская	6000	асфальт	8,0	
18	Автодорога Тимашевск-Полтавская	4000	асфальт	8,0	

<i>х. Северный</i>					
19	ул. Южная	2000/1000	гравий/грунт	5,0	
20	ул. Северная	1500	гравий	5,0	

### ***1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками***

Генеральным планом Гришковского сельского поселения предусмотрены мероприятия по развитию улично-дорожной сети: уширение существующих дорог и доведение их параметров до нормативных. В соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» ширина проезжей части главной улицы составляет 7,0 метров, ширина тротуаров 1,0 – 1,5 м, для улиц в жилой застройке 6,0 м с шириной тротуара до 1м., проездов 3,5 м.

В качестве дорожной одежды предлагается вариант:

- покрытие из мелкозернистого асфальтобетона, верхний слой толщиной 0,08 м;
- покрытие из крупнозернистого асфальтобетона, нижний слой толщиной 0,14 м;
- основание - первый слой - щебеночная смесь, толщиной 0,35 м;
- основание - второй слой – щебеночная смесь (или ПГС) укрепленная неорганическим вяжущим, толщиной 0,18 м;
- дополнительный слой основания из песка толщиной 0,40 м.

Для движения пешеходов в составе улиц предусмотрены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,0 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

На основании СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации на расчетный срок принят равным 350 автомобилей на 1000 человек, при этом расчетное количество автомобилей составит 574 единиц.

Потребность в АЗС определена исходя из норм: 1 топливораздаточная колонка АЗС на 1200 легковых автомобилей. На территории Гришковского

сельского поселения АЗС отсутствуют. Строительство заправочной станции не рационально, в связи с малочисленностью машин.

На 01.09.2016 г в сельском поселении парковочные места отсутствуют. На расчетный срок необходимо обустроить 40 парковочных мест (25 машино-мест на 1000 человек).

Согласно п. 6.40 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» на 200 автомобилей необходимо предусмотреть 1 пост станции технического обслуживания. На расчетный срок общее количество автомобилей составит порядка 574 единиц. Для обслуживания данного количества автомобилей необходимо строительство одного СТО с двумя боксами.

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

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус. На территории Гришковского сельского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено маршрутом с. Гришковское - ст. Калининская. За 2015 год было совершено 1083 рейса.

Таблица 7 - Количество пассажиропотока автобуса по маршруту «с. Гришковское – ст. Калининская» по месяцам за 2015 год.

<b><i>Месяцы 2015 год</i></b>	<b><i>Пассажиропоток в месяц</i></b>	<b><i>Количество рейсов</i></b>
Январь	4050	81
Февраль	4200	84
Март	4650	93

Апрель	4500	90
Май	4650	93
Июнь	4500	90
Июль	4650	93
Август	4650	93
Сентябрь	4500	90
Октябрь	4650	93
Ноябрь	4500	90
Декабрь	4650	93

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

В 2013 году был разработан проект организации дорожного движения, были уточнены схема размещения дорожных знаков и разметка, что позволило создать достаточно комфортные условия для пешеходного движения.

В Гришковском сельском поселении осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке. Строительство велосипедных дорожек в сельском поселении не рационально, в связи с малочисленностью населения.

### ***1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работ транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств***

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 2% от общего количество автомобилей в поселении. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальные службы Гришковского сельского поселения своих транспортные средств не имеют, при использовании спецтехники для

содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются муниципальные контракты.

Для прохождения технического обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет.

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

За 2013-2015 гг. в Гришковском сельском поселении ДТП отсутствуют.

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

#### ***Атмосферный воздух***

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель - май, октябрь - ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре - январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции не приводят к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Состояние воздушного бассейна зависит от количества выбросов загрязняющих веществ и их химического состава, а также от климатических

условий, определяющих перенос, рассеивание и преобразование выбрасываемых веществ. Территория Гришковского сельского поселения по совокупности климатических параметров (мощности и интенсивности приземных инверсий, повторяемости застоев воздуха) не характеризуется повышенным потенциалом загрязнения атмосферы. Средняя за год концентрация формальдегида не превышала предельно допустимую норму.

### ***1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Гришковского сельского поселения.***

На территории Гришковского сельского поселения есть один вид транспорта общего пользования – автомобильный. Удовлетворительный уровень технического состояния автодорог при неудовлетворительном состоянии отдельных участков.

Низкий уровень развития сервисной автодорожной инфраструктуры (наличие АЗС, АГНКС, придорожной торговли, автокемпингов, СТО и т. п.).

Внешние перевозки осуществляются по междугородним и пригородным маршрутам, которые отправляются от автобусной автостанции.

Планировочная структура и сеть транспортных магистралей складывалась по мере развития сельского поселения.

В генеральном плане Гришковского сельского поселения определены основные планируемые зоны развития, пункты остановочных площадок, возможные места парковок населения, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц. Важным элементов развития сельского поселения необходимо уделить развитию уличной сети.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Гришковского сельского поселения на 2016 - 2026 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;
- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» ;
- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
- постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- Генерального плана Гришковского сельского поселения Калининского района Краснодарского края.

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 Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.



## ***РАЗДЕЛ 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГРИШКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ***

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

Прогнозные темпы экономического развития Гришковского сельского поселения указаны в стратегии социально-экономического развития Калининского района. Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В программе рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа. На расчетный срок развитие улично- дорожной сети не предусмотрено. Необходима реконструкция существующих улиц.

Развитие социальной сферы напрямую зависит от демографических процессов и роста численности населения. Средний сценарий демографического прогноза, как наиболее вероятный, с учетом существующих демографических процессов предполагает, что численность населения увеличится в целом до уровня 1639 человек к 2026 г. Таким образом, необходимость создания новых социальных объектов на территории Гришковского сельского поселения отсутствует. Тем не менее, требуется оптимизировать существующую сеть социально-бытового обслуживания с доведением основных характеристик объектов до установленных социальных норм и нормативов и обеспечением равных возможностей доступа жителей города к объектам социального назначения.

## ***2.2. Прогноз транспортного спроса Гришковского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта***

Основными транспортными артериями в Гришковском сельском поселении являются автомобильные дороги местного значения и уличная дорожная сеть. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в Гришковском сельском поселении на сегодняшний день проходят по дороге регионального значения Тимашевск- Полтавская.

Количество и протяженность внутрирайонных и межрайонных автобусных маршрутов вполне удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения.

В целях совершения рабочих поездок и поездок на учебу экономически активное население пользуется личным транспортом.

Относительно стабильная демографическая ситуация в сельском поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Гришковского сельского поселения не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится

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

Основным вариантом развития программы является развитие современной и эффективной автомобильно-дорожной инфраструктуры. По состоянию на 2016 год благоустроенные автостоянки отсутствуют. Размещение автостоянок при отдельных зданиях будет определяться на следующей стадии градостроительного проектирования – в проекте детальной планировки. Хранение транспортных средств населения осуществляется на частных приусадебных участках.

Таблица 4 – Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2026 года

<i>Наименование показателя</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021-2026</i>
<b>АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ</b>						
Число автомобилей	530	534	538	542	546	574
Число остановочных площадок	1	1	1	1	1	1
Число пешеходных дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	18	18	18	18	18	18
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	0	0	0	0	0	0
Парковочное пространство, мест	0	0	10	20	30	40
Число автостанций (60 пассажиров)	0	0	0	0	0	0
<b>АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ</b>						
Число вертолетных площадок	0	0	0	0	0	0
Число аэропортов	0	0	0	0	0	0
<b>ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ</b>						
Число причалов	0	0	0	0	0	0
<b>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ</b>						
Число станций	1	1	1	1	1	1

## ***2.4 Прогноз развития дорожной сети***

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения. В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Асфальтирование дороги по ул. Советская с. Гришковское (1800 м);
- Подсыпка гравием дороги по ул. Южная х. Северный (1000 м);
- Установка светофора Т7.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

- 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- 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

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

Таблица 6 – Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2026 года, ед.

<b>Наименование показателя</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021-2026</b>
Число автомобилей, в т.ч.	540	544	548	552	556	585
- легковые автомобили	530	534	538	542	546	574
- грузовые автомобили	10	10	10	10	10	11

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично- дорожной сети с 2016г. до 2026 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

## ***2.6 Прогноз показателей безопасного дорожного движения***

В Гришковском сельском поселении за 2013-2015 гг. дорожно-транспортные происшествия не зарегистрированы.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения - массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети.
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних.
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

### ***РАЗДЕЛ 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА***

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Гришковского сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно- оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Гришковского сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом

геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный).

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Гришковском сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.



#### ***РАЗДЕЛ 4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ***

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Калининского 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.

Стратегическая цель развития транспортной системы в соответствии с Транспортной стратегией - удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

Таблица 8 – Мероприятиями в части развития транспортного комплекса Гришковского сельского поселения.

<i>Наименование мероприятия</i>	<i>Ед. изм</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Сроки реализации</i>	<i>Стоимость 1 ед. руб.</i>	<i>Затраты на строительство, тыс. руб.</i>
Асфальтирование дороги ул. Советская	м	1800	2017-2019	7260,0	13068,0
Подсыпка гравием ул. Южная	м	1000	2020-2021	3900,0	3900,0
Установка светофора Т7	шт	1	2018	50000,0	50,0
Обустройство парковочных мест	ед	40	2022-2026	2800,0	112,0
<b>Всего:</b>					<b>17130,0</b>

**РАЗДЕЛ 5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ  
ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,  
СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА  
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Таблица 9

<i>Мероприятия</i>	<i>Финансирование на 2016-2026 гг., тыс. руб</i>				<i>Итого, тыс. руб</i>
	<i>Фед. бюджет</i>	<i>Краевой бюджет</i>	<i>Бюджет МО</i>	<i>Внебюд.</i>	
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:	-	-	-	-	0,00
Авиационный транспорт	-	-	-	-	0,00
Речной транспорт	-	-	-	-	0,00
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	-	-	-	-	0,00
Мероприятия по развитию сети дорог Гришковского сельского поселения, в. т.ч	-	13574,0	3394,0	-	16968,0
строительство дорог	-	-	-	-	0,00
ремонт дорог	-	13574,0	3394,0	-	16968,0
Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	-	-	50,0	-	50,0
Мероприятия по обустройству автомобильной стоянки	-	-	112,0	-	112,0
<b>Всего</b>	<b>0,00</b>	<b>13574,0</b>	<b>3556,0</b>	<b>0,00</b>	<b>17130,0</b>

## **РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ**

Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

Таблица 10

<b>Мероприятия</b>	<b>Наименование индикатора</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021-2026</b>
а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, авиационный транспорт	Число вертолетных площадок	0	0	0	0	0	0
	Количество рейсов воздушного транспорта в год, ед	0	0	0	0	0	0
	Количество отремонтированных ВПП в год, ед.	0	0	0	0	0	0
б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	Число транспортно-пересадочных узлов	0	0	0	0	0	0
	Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед	1083	1083	1083	1083	1083	1083
	Число остановочных площадок	1	1	1	1	1	1
в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Парковочное пространство, мест	0	0	0	0	0	40
г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Число новых пешеходных дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	0	0	0	0	0	0

	Число велодорожек	0	0	0	0	0	0
	Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	0	0	0	0	0	0
д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;	Число мест стоянок большегрузного транспорта	0	0	0	0	0	0
е) мероприятия по развитию сети дорог поселения	Развитие улично-дорожной сети, км	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05
ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	Число зарегистрированных ДТП	0	0	0	0	0	0
	Количество светофорных объектов на УДС, шт.	-	-	-	-	-	-
	Количество нанесенной дорожной разметки, м2	178,01	247,21	316,41	385,61	454,81	593,37
	Количество установленных дорожных знаков, ед	107	107	107	107	107	107
з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	Число внедренных ИТС	0	0	0	0	0	0
и) мероприятия по развитию речного транспорта	Число портов	0	0	0	0	0	0
	Количество рейсов водного транспорта в год, ед	0	0	0	0	0	0
	Число причалов	0	0	0	0	0	0

**РАЗДЕЛ 7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ  
ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И  
ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В  
СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ  
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА  
ТЕРРИТОРИИ ГРИШКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ.**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

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

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и

утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов



естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать: на первом этапе (2016-2026гг.):

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающая прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

Транспортная система Гришковского сельского поселения является элементом транспортной системы края, 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 федерального уровня, краевого бюджета и бюджета сельского поселения. 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 будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для целей обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в Гришковском сельском поселении.

