Сельское поселение «Захаровское»

**АДМИНИСТРАЦИЯ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «ЗАХАРОВСКОЕ»**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

«17»марта2017г № 9

с.Захарово

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района на 2017-2030 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», постановления , на основании Устава сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района администрация сельского поселения «Захаровское» постановляет:

1.Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района на 2017 - 2030 годы согласно приложению.

2. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на ведущего специалиста администрации Шишмареву О.М.

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

Глава сельского поселения «Захаровское» З.К.Моторина

Приложение 1

к постановлению администрации сельского поселения «Захаровское» от 20.03.2017 г№9

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района**

**на 2017 - 2030 годы**

**Паспорт**

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района

на 2017 - 2030 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района на 2017-2030 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 сельского поселения «Захаровское»  Юридический и почтовый адрес: 673073, Забайкальский край, Красночикойский район, с.Захарово, ул. Центральная, 37 |
| Разработчик Программы | Администрация сельского поселения «Захаровское»Красночикойского района  Юридический и почтовый адрес: 673073, Забайкальский край, Красночикойский район, с. Захарово, ул. Центральная, 37 |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы сельского поселения «Захаровское», повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования сельского поселения «Захаровское»;  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 | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:  Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения 19,85 км;  Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа  1 этап – с 2017 по 2020 годы  2 этап – с 2021 по 2030 годы |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | * + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;   + инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;   - капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;   * + размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов; |
| Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.) | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 11538,0 тыс. руб., в том числе по годам:  2017 год - 828,0 тыс. рублей;  2018 год - 828,0 тыс.рублей;  2019 год - 828,0 тыс.рублей;  2020 год - 828,0 тыс.рублей  2021-2030 год - 8226,0 тыс.рублей  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Красночикойский район, бюджета сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района и внебюджетных источников. |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района в структуре пространственной организации**

**Забайкальского края**

Территория сельского поселения «Захаровское» входит в состав территории муниципального образования «Красночикойский район», занимающего юго-западную часть Забайкальского края.

Сельское поселение «Захаровское» на севере граничит с Петровск-Забайкальским районом. Западная граница проходит по реке Березовка и граничит с сельским поселением «Коротковское», на юге граничит с межселенной территорией и на востоке с сельским поселением «Шимбиликское».

Расстояние от административного центра сельского поселения до районного центра составляет 52 км, до краевого центра-635 км.

Площадь территории сельского поселения «Захаровское» составляет 90 786, 54 га. В состав сельского поселения «Захаровское» входят четыре населенных пункта : с.Захарово- административный центр, с.Фомичево, с.Осиновка, с.Аца.

**1.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.**

По официальной версии селение основано в 1802 году. Население его составляли бывшие крепостные, так как в то время рекрутский набор в армию

заменился поселением в Сибирь по правительственному указу 1799 года. Село Захарово принадлежит к так называемым «сибирским селам». Население значительно пополнилось в начале 19 века в связи с тем, что сюда переехали бывшие крепостные крестьяне. В 18 веке на поселение в Сибирь Царской властью направлялись Семейские, период их появления в селе не установлен. Семейские – так называли пришедших на Чикой староверов – раскольников. Село Фомичево возникло более ста лет тому назад: основано оно захожим человеком – промышленником Фомичевым. Сначала здесь жили коренные сибиряки, потом переселись Семейские, главным образом из Нижнего Нарыма. Село Осиновка прежде называлось Ссыльным, основатель села неизвестен. Здесь жили буряты, потом- сибиряки. Семейские же пришли позже из Чикоя.

Численность населения сельского поселения «Захаровское» составляет 1445 человек. Динамика демографической ситуации в сельском поселении совпадает с тенденцией демографического развития Забайкальского края. За рассматриваемый период наблюдается отрицательная тенденция роста

численности населения. Изменение численности населения происходит за счет естественного и механического прироста. Число родившихся за период 2008-2016 годы колеблется по годам от 14 до 23 человек и составляет в среднем 18 человек, показатели смертности на 1000 жителей составляет 18.9 Сформировавшиеся за последние годы изменения естественного и механического прироста привели к определенной структуре возрастного состава населения. Население моложе трудоспособного -273 человека, дети 0-6 лет -136 чел, дети 7-15 – 137 человек, трудоспособного возраста -836 человек, в том числе женщин 16-55 лет – 494 чел., мужчин 16-60 лет-342 чел., старше трудоспособного возраста – 346чел, женщин – 192 чел, мужчин – 154 чел.

Основной проблемой сельского поселения «Захаровское» является занятость населения. На предприятиях создается мало новых рабочих мест, имеет место несоответствие структуры заявок и вакансий. Численность трудовых ресурсов работающих в сельском поселении, а также за пределами населенных пунктов в 2016 году составляет 864 человека или 59,4% от общей численности постоянного населения. На предприятиях и учреждениях всех форм собственности занято 371 человек или 25,5 %. Незанятое население в трудоспособном возрасте составляет 493 человека.

Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Природные ресурсы – значимый фактор для привлечения инвесторов в пищевую промышленность, сельское хозяйство, добывающие производства.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в сельском поселении»Захаровское» по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района утвержден решением Совета сельского поселения «Захаровское» от 28 декабря 2015 года № 23, согласно которому установлены и утверждены:

- территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

- функциональное зонирование территории поселения;

- границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства муниципального уровня.

- решением Совета сельского поселения «Захаровское» от 28 декабря 2015 года утверждены правила землепользования и застройки сельского поселения «Захаровское»,

- муниципальным образованием разрабатывается и утверждается градостроительная документация для строительства и реконструкции линейных объектов;

- для осуществления строительства на территории поселения муниципальным образованием подготавливаются и утверждаются градостроительные планы земельных участков.

Территория сельского поселения «Захаровское» характеризуется сравнительно слабой транспортной освоенностью. Внешние транспортные связи по территории сельского поселения осуществляются по автомобильным дорогам регионального и местного значения.

Несмотря на довольно значительную протяженность дорог с твердым покрытием, местная сеть дорог по своей качественной структуре далеко не отвечает современным требованиям. Крайне недостаточен удельный вес усовершенствованного покрытия на местных дорогах. Большинство искусственных сооружений на местных дорогах временного типа. Техническое состояние дорог в настоящее время ухудшилось в связи с сокращением объемов ремонтно-восстановительных работ. Некоторые участки дорог находятся в состоянии близком к аварийному.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования сельского поселения составляет 19,8 км.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится на 15 процентов.

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

Транспортная инфраструктура – [система](http://official.academic.ru/23018/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и [сооружения](http://official.academic.ru/23891/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) 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.

Транспортная инфраструктура сельского поселения «Захаровское» представлена автомобильной дорогой районного значения улица Центральная. Прочие дороги находятся на балансе сельского поселения «Захаровское».

Транспортная инфраструктура Ярославского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Красночикойского района Забайкальская края.

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов находится на расстоянии в 196 км (г.Петровск-Забайкальский).

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

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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 сельского поселения «Захаровское» Красночикойского 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**

На сегодняшний день для улично-дорожной сети населенного пункта характерен переходный тип покрытия К недостаткам улично-дорожной сети населенного пункта можно отнести следующее:

-отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

-улично-дорожная сеть населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии;

-пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Таблица 1.

Показатели существующей улично-дорожной сети сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района

| **№ п/п** | **Наименование улицы** | **Протяженность. улицы, м** | **Год постройки** | **Характеристика покрытия дороги** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | |  | ***станица Ярославская*** |
| 1 | с.Захарово, ул.Береговая | 2000 | 1985 | гравийная |
| 2 | с.Захарово, ул.Северная | 1600 | 1953 | гравийная |
| 3 | с.Захарово, ул.Луговая | 400 | 1986 | гравийная |
| 4 | с.Захарово, ул.Полевая | 800 | 1989 | гравийная |
| 5 | с.Захарово, ул.Новая | 1000 | 1965 | гравийная |
|  |  |  |
| 6 | с.Захарово, ул.Центральная | 1900 | 1970 | гравийная |
| 7 | с.Захарово, дорога на кладбище | 600 |  | Земляное полотно |
| 8 | с.Фомичево, ул.Сибирская | 1200 | 1945 | гравийная |
| 9 | с.Фомичево, ул.Береговая | 1500 | 1945 | гравийная |
| 10 | с.Фомичево, ул.Степная | 1200 | 1946 | гравийная |
| 11 | с.Фомичево, ул.Советская | 1000 | 1947 | гравийная |
| 12 | с.Фомичево, дорога на кладбище | 500 |  | Земляное покрытие |
| 13 | С.Осиновка, ул.Култук | 700 | 1930 | гравийная |
| 14 | с.Осиновка, дорога на кладбище | 700 |  | гравийная |
| 15 | с.Аца, ул. Центральная | 2750 | 1950 | гравийная |
| 16 | с.Аца, ул.Алентуй | 700 | 1950 | гравийная |
| 17 | с.Аца, ул.Болотная | 300 | 1950 | гравийная |
| 18 | с.Аца, дорога на кладбище | 700 |  | гравийная |
| 19 | с.Аца, подъезд к школе | 300 |  | гравийная |

Основными улица движения автомобильного транспорта сельского поселения является ул. Центральная, по которой осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 50 до 100 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 30 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

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

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах сельского поселения имеет важное значение для поселения.

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении составляет 19,85 км.

**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). На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 64, легковых – 217, тракторов-156.

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

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 такси.

Так как через территорию сельского поселения проходит автомобильная дорога районного значения «подъезд к районному центру с.Красный Чикой», то

жители поселения могут перемещаться по любым автотранспортным маршрутам (ж.д.вокзал- г.Петровск-Забайкальский, краевой центр – г.Чита, ).

Автотранспортные предприятия на территории сельского поселения отсутствуют.

**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**

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Ярославского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2т, а также от 2 до 8 т. Основными улицами по которым происходит движение грузовых транспортных средств в являются ул. Центральная.

На территории поселения нет дорожных служб. Дородная служба находится в районном центре, с которой администрация поселения заключает контракты на ремонтные работку, чистку снега, посыпку дорог в зимний период песком.

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития 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 сельского поселения «Захаровское» 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 сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Ярославского 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 направления 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 сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Забайкальского края и муниципальных программ муниципального района «Красночикойский район», реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация сельского поселения 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 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 сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Забайкальского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период.

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района**

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

Объем нового жилищного строительства, с учетом реконструируемых кварталов, определен исходя из следующих показателей:

1.Население сельского поселения «Захаровское» составит 1500 человек на первую очередь и 1550 на расчетный срок.

2.Прирост населения на первую очередь составит 45 человек, нак расчетный срок-95 человек.

3.Расчетный коэффициент семейности принят 3,2.

4.Расчетная жилищная обеспеченность условно принята 18,0 кв.м общей площади квартиры на 1 человека, на первую очередь, и 23,0 кв.м общей площади квартиры на 1 человека на расчетный срок (исходя из обеспеченности отдельной квартирой или усадебным домом каждой семьи).

5.Проектируемая усадьба принята 0,10-0,15 га.

Жилой фонд на конец расчетного срока должен составить 35,6 тыс. кв.м общей площади или 484 квартиры (с учетом обеспечения существующего населения нормативной жилой площадью).

Развитие социальной сферы обусловлено потребностью обеспечения должного уровня образованности, культурно-нравственного развития и здоровья населения, что в свою очередь ведет к повышению привлекательности поселения как места постоянного жительства и обеспечивает экономику поселения необходимыми трудовыми ресурсами.

Расчет нормативной потребности в объектах социальной сферы на конец расчетного срока выполнен в соответствии со Сводом правил СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

**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 10−15%.

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** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 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 | 19,85 | 19,85 | 19,85 | 19,85 | 19,85 | 19,85 | 19,85 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | | | | |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 195 | 200 | 204 | 206 | 206 | 210 | 216 |
| 4.2 | общественный транспорт | авт. | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 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 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**

Проектом генерального плана, на территории сельского поселения «Захаровское», предлагается строительство автомобильных дорог местного значения, обеспечивающих подъезд к объектами специального назначения, не предлагается строительство объектов транспортной инфраструктуры.

В проекте генерального плана категории улиц и дорог населенных пунктов сельского поселения были назначены в соответствии с классификацией, приведенной в СП 43.13330.201 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*»:

-поселковые дороги;

-главные улицы;

-улицы в жилой застройке:

а) основные;

б) второстепенные;

-проезды;

-хозяйственный проезд, скотопрогон.

Ширину проезжей части поселковых и главных улиц рекомендуется установить 7 м, улиц в жилой застройке основных и второстепенных, а также

проездов – 6 м, хозяйственных проездов, скотопроездов – 4,5 м. Для движения пешеходов в состав улиц рекомендуется включить тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

Проектом генерального плана предлагается совершенствование улично-дорожной сети населенных пунктов сельского поселения «Захаровское» путем реализации мероприятий по реконструкции и строительству новых улиц и дорог

Таблица 3.

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Показатели** | **Ед.измерения** | **Показатели** |
| **с.ЗАХАРОВО** | | | |
| 1 | Протяженность улично-дорожной сети | км | 4,95 |
| В том числе  Поселковая дорога;  Главная улица;  Основные улицы в жилой застройке;  Второстепенные улицы в жилой застройке;  проезды | Км  Км  Км  Км  км | 3,85  0,51  0,17  0,35  0,07 |
| **с.ФОМИЧЕВО** | | | |
| 2 | Протяженность улично-дорожной сети | км | 2,89 |
| В том числе  Поселковая дорога;  Основные улицы в жилой застройке;  Второстепенные улицы в жилой застройке;  проезды | Км  Км  Км  Км | 1,21  0,98  0,43  0,27 |
| **с.ОСИНОВКА** | | | |
| 3 | Протяженность улично-дорожной сети | км | 4,04 |
| В том числе  Поселковая дорога;  Основные улицы в жилой застройке;  Второстепенные улицы в жилой застройке;  проезды | Км  Км  Км  км | 2,43  0,72  0,39  0,50 |
| **с.АЦА** | | | |
|  | Протяженность улично-дорожной сети |  |  |
| В том числе  Поселковая дорога;  Главная улица;  Основные улицы в жилой застройке;  Второстепенные улицы в жилой застройке;  проезды | Км  Км  Км  Км  км | 2,66  2,96  0,20  0,09  0,14 |

**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 сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 1500 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 195 автомобилей на 1000 жителей.

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.

**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 растет 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 0 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 2030 г. для 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 (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В сельском поселении транспорт (автомобильный) служит 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) топливо-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 сельского поселения «Захаровское» разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления 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**

Проектом генерального плана, на территории сельского поселения «Захаровское», предлагается строительство автомобильных дорог местного значения, обеспечивающих подъезд к объектами специального назначения, не предлагается строительство объектов транспортной инфраструктуры.

В проекте генерального плана категории улиц и дорог населенных пунктов сельского поселения были назначены в соответствии с классификацией, приведенной в СП 43.13330.201 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*»:

-поселковые дороги;

-главные улицы;

-улицы в жилой застройке:

а) основные;

б) второстепенные;

-проезды;

-хозяйственный проезд, скотопрогон.

Ширину проезжей части поселковых и главных улиц рекомендуется установить 7 м, улиц в жилой застройке основных и второстепенных, а также

проездов – 6 м, хозяйственных проездов, скотопроездов – 4,5 м. Для движения пешеходов в состав улиц рекомендуется включить тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

**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 сельского поселения составит 27% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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.

**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.

**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:

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

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 муниципального района «Красночикойский район» и органов государственной власти Забайкальского края по развитию транспортной инфраструктуры.

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 – 2017-2030 гг;
  + капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2030 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 Мостовский район, бюджета Ярославского сельского поселения Мостовского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 11538 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год - 828,0 тыс. рублей;

2018 год - 828,0 тыс.рублей;

2019 год - 828,0 тыс.рублей;

2020 год - 828,0 тыс.рублей

2021-2030 годы - 8226,0 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, тыс.рублей | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
| Всего | в разрезе источников финансирования | | | |
| краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Захаровское» Красночикойского района на 2017-2030 годы | | | | | | | | | |
| 11. | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы сельского поселения «Захаровское», повышение уровня безопасности дорожного движения. | | | | | | | | | |
| 11.1. | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Ярославского сельского поселения | | | | | | | | | |
|  | Ремонт и содержание дорог местного значения |  | 2017 | 816,0 | 816,0 |  |  |  |  |  |
| 2018 | 816,0 | 816,0 |  |  |  |
| 2019 | 816,0 | 816,0 |  |  |  |
| 2020 | 816,0 | 816,0 |  |  |  |
| 2021-2030 | 8160,0 | 8160,0 |  |  |  |
| Всего | **11424,0** | **11424,0** |  |  |  |  |  |
| Паспортизация и постановка на кадастровый учет | 2017 | 12,0 |  |  | 12,0 |  |  |  |
| 2018 | 12,0 |  |  | 12,0 |  |
| 2019 | 12,0 |  |  | 12,0 |  |
| 2020 | 12,0 |  |  | 12,0 |  |
| 2021-2030 | 66,0 |  |  | 66,0 |  |
| **Всего** | **114,0** |  |  | **114,0** |  |
|  | **ИТОГО** |  |  | **11538,0** |  |  |  |  |  |  |

**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).

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

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры 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. | 1441 | 1500 |
| **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 19,85 | 19,85 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 195 |  |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 1 | 1 |
| 2.6 | Количество станций технического обслуживания | ед. | 0 | 1 |
| 2.7 | Количество автодорожных мостов | ед. | 1 | 1 |