**АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА «ОЛОВЯННИНСКИЙ РАЙОН»**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

«30» января 2018 г. № 49

**пос. Оловянная**

**«Об утверждении программы комплексного развития систем**

**транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское», расположенные на территории муниципального района**

**«Оловяннинский район» на 2018 – 2020 годы с перспективой до 2032 год»**

Руководствуясь пунктом 5 части 1 статьи 15 Федерального закона от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", пунктом 6 части 1 статьи 8 Устава муниципального района «Оловяннинский район», в целях разработки комплекса мероприятий направленных на повышение надежности, эффективности и экологичности работы объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское», расположенного на территории муниципального района «Оловяннинский район», администрация муниципального района «Оловяннинский район»

**п о с т а н о в л я е т:**

1. Утвердить Программу комплексного развития систем транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское», расположенного на территории муниципального района «Оловяннинский район» на 2018 – 2020 годы с перспективой до 2032 год (прилагается).

2. Опубликовать данное постановление на официальном сайте администрации муниципального района «Оловяннинский район».

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы муниципального района «Оловяннинский район» по имуществу и инвестициям, председателя муниципального казенного учреждения Комитет по управления муниципальным имуществом.

Глава муниципального района

«Оловяннинский район» А.В.Антошкин

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением администрации

муниципального района

«Оловяннинский район»

от «30» января 2018г. № 49

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры**

**сельского поселения «Хара-Быркинское», расположенного на территории муниципального района «Оловяннинский район» на 2018 – 2020 годы с перспективой до 2032 года»**

# п.Оловянная

# 2018 год

**ВВЕДЕНИЕ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район» на период с 2018 по 2020 годы с перспективой до 2032 года разработана на основании следующих документов:

- В соответствии с Федеральным законом от 30.12. 2012 № 289-ФЗ « О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

|  |
| --- |
| - Федеральным законом от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |

Программа определяет основные направления развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район», в том числе, социально- экономического и градостроительного развития, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозки грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показатели безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район». Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район» и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

Цели и задачи программы – развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район», сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности, формирование условий для социально- экономического развития., повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность, снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование программы** | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского**  **поселения «Хара-Быркинское»**  **муниципального района «Оловяннинский район» на 2018 – 2020 годы с перспективой до 2032 года (далее – Программа)** |
| Основание для разработки программы | - Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»,  - Федеральный закон от 30.12. 2012 № 289-ФЗ « О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»,  - Федеральный закон от 29.12.2014г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»,  - Генеральный план муниципального образования сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район» Забайкальского края. |
| Заказчик Программы, местонахождение | Администрация муниципального района «Оловяннинский район», местонахождение: Забайкальский край, Оловяннинский район, пгт. Оловянная, ул. Московская, д.36. |
| Разработчик Программы, местонахождение | Администрация муниципального района «Оловяннинский район», местонахождение: Забайкальский край, Оловяннинский район, пгт. Оловянная, ул. Московская, д.36. |
| Цель Программы | Повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории муниципального образования «Оловяннинский район» |
| Задачи Программы | Основными задачами Программы являются:  -формирование условий для социально- экономического развития,  - повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,  - снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Технико- экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, включая показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. Целевые показатели (индикаторы) устанавливаются по каждому виду транспорта, дорожному хозяйству, целям и задачам программы, а также в целом по транспортной инфраструктуре.  Целевые показатели:  - повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории муниципального образования;  - показатели спроса на развитие улично- дорожной сети;  - показатели степени охвата потребителей улично- дорожной сети;  - показатели надежности улично- дорожной сети. |
| Срок и этапы реализации Программы | Период реализации Программы с 2018 по 2032 годы. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий | -разработка проектно-сметной документации;  -реконструкция существующих дорог;  -ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| Объемы источники финансирования программы | Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального района «Оловяннинский район» (средства дорожного фонда) в рамках муниципальных программ.  Объем финансирования Программы составляет:  **2018год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 161,6  Изготовление и монтаж дорожных знаков – 2  **2019год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 177,8  Изготовление и монтаж дорожных знаков – 0  **2020год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 195,6  Изготовление и монтаж дорожных знаков – 2,4  **2021-2032 годы**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 1070,3  Изготовление и монтаж дорожных знаков – 13,1  Финансирование из бюджета муниципального района «Оловяннинский район» (средства дорожного фонда) ежегодно уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год. Показатели финансирования подлежат уточнению с учетом разработанной проектно-сметной документации и фактического выделения средств из бюджета. |

**Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

*2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения «Хара-Быркинское» муниципального района «Оловяннинский район» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации*

Забайкальский край расположен на юго-востоке Восточной Сибири, входит в состав Сибирского федерального округа. На западе и северо-западе он граничит с Республикой Бурятия и Иркутской областью, на северо-востоке и востоке с Республикой Саха (Якутия) и Амурской областью. На юге и юго-востоке на протяжении полутора тысяч километров пролегла государственная граница с Монголией и Китаем. Общая длина границ края – 4770 км. Протяженность государственной границы с КНР составляет 1064 км, границы с Монголией - 863 км.

Территория Забайкальского края составляет 431,9 тыс. км2, или 2,5 % от территории Российской Федерации (12-ое место). Плотность населения - 2,6 человека на 1 кв.км (по России – 8,4 человека).

Сельское поселение «Хара-Быркинское» (далее – сельское поселение) занимает западное положение внутри территории Оловяннинского муниципального района Забайкальского края и граничит с муниципальными образованиями МР «Оловяннинский район»: на севере с сельским поселением «Единенское», юге – МО «Мириниское», западе – МО «Ононское», МО «Ясногорское», МО «Яснинское», востоке – МО «Долгокычинское».

*2.2. Социально-экономическая характеристика поселения «Хара-Быркинское», характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.*

Градостроительная деятельность - деятельность по развитию территорий поселения, осуществляемая в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта, реконструкции объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений

**Основные принципы градостроительной деятельности:**

1) обеспечение устойчивого развития территорий на основе территориального планирования и градостроительного зонирования;

2) обеспечение сбалансированного учета экологических, экономических, социальных и иных факторов при осуществлении градостроительной деятельности;

3) обеспечение инвалидам условий для беспрепятственного доступа к объектам социального и иного назначения;

4) осуществление строительства на основе документов территориального планирования, правил землепользования и застройки и документации по планировке территории;

5) участие граждан и их объединений в осуществлении градостроительной деятельности, обеспечение свободы такого участия;

6) ответственность органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления за обеспечение благоприятных условий жизнедеятельности человека;

7) осуществление градостроительной деятельности с соблюдением требований технических регламентов;

8) осуществление градостроительной деятельности с соблюдением требований безопасности территорий, инженерно-технических требований, требований гражданской обороны, обеспечением предупреждения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, принятием мер по противодействию террористическим актам;

9) осуществление градостроительной деятельности с соблюдением требований охраны окружающей среды и экологической безопасности;

10) осуществление градостроительной деятельности с соблюдением требований сохранения объектов культурного наследия и особо охраняемых природных территорий;

10.1) единство требований к порядку осуществления взаимодействия субъектов градостроительных отношений, указанных в статье 5 настоящего Кодекса;

11) ответственность за нарушение законодательства о градостроительной деятельности;

12) возмещение вреда, причиненного физическим, юридическим лицам в результате нарушений требований законодательства о градостроительной деятельности, в полном объеме.

Населенный пункт сельского поселения «Хара-Быркинское» формировались как жилая зона в местах активного приложения труда в сельскохозяйственном производстве.

Сельское поселение «Хара-Быркинское» образовано с 1 января 2006 года, со дня вступления в действие Федерального Закона №131-ФЗ.

Территория населенного пункта - наиболее интенсивно используемые части территории поселения. Именно на них расположены практически все объемные объекты капитального строительства (здания и сооружения).

В состав поселения входит один населенный пункт Хара-Бырка. Территория сельского поселения - 390,72 кв. км. На территории сельского поселения проживает – 433 чел.

На протяжении ряда лет сохраняется отрицательный естественный прирост населения, уровень смертности превышает уровень рождаемости. На территории поселения наблюдается явление депопуляции, то есть устойчивое превышение числа умерших, над числом родившихся. Причиной этого является относительно низкая рождаемость и устойчиво высокая смертность. Снижение уровня рождаемости началось с конца 60-х годов. Современные параметры рождаемости в два раза меньше, чем требуется для замещения поколений.

Доля трудоспособного населения составляет более половины от общей численности населения. Основными проблемами в сфере занятости населения являются:

- несбалансированность спроса и предложения рабочей силы;

- трудоустройство молодёжи без опыта практической работы;

- не желание части безработного населения заниматься трудовой деятельностью.

В связи с прекращением или значительным уменьшением объемов того или иного вида деятельности наблюдается отток населения из населенного пункта. Это сопровождается значительными потерями для социальной и инженерной инфраструктур населенного пункта, их деградацией, вплоть до полного исчезновения.

Основную роль в развитии населенного пункта играют образовательные учреждения. МБОУ Хара-Быркинская начальная общеобразовательная школа работает по базисному плану, активно внедряя инновационные программы в рамках приоритетного национального проекта «Образование». В школе работают кружки по интересам, функционируют спортивные секции (волейбол, футбол, баскетбол, и т.п.). Обеспеченность педагогическими кадрами полная. Основными проблемами, которые стоят перед образовательным учреждением, является проблема материально-технического обеспечения. На территории поселения нет дошкольных учреждений. Транспортно-экономические связи поселения осуществляются только автомобильным видом транспорта.

Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют, за исключением сельскохозяйственных предприятий.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автомобильное, автобусное сообщение по маршруту Оловянная – Хада-Булак

В населенных пунктах регулярный внутрисельский транспорт отсутствует.

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

  В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения в которые входят:

- объекты социально сферы;

- объекты трудовой деятельности;

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

*2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» по видам транспорта.*

Связь между поселением и районным центром осуществляется автомобильным, автобусным транспортом.

*Автомобильный транспорт*

Протяженность дорог сельского поселения составляет 241,055 км, из них с гравийным покрытием 20,935 км. Техническое состояние дорог в настоящее время несколько ухудшилось в связи с сокращением объемов ремонтно-восстановительных работ. Некоторые участки дорог находятся в состоянии близком к аварийному.

Улично-дорожная сеть населенного пункта запроектирована с учетом сложившейся ситуации и обеспечивает нормативные радиусы доступности, удобную организацию движения транспортных средств по всем направлениям. Протяженность улично – дорожной сети в условно-сформированных границах населенного пункта составляет 4,49 км

Следует отдать предпочтение главным улицам населенного пункта: улицам Советская, Юбилейная, так как они используются не только для движения транспортных средств, но и используются для организации на них уличных шествий и демонстраций. По главным улицам населенного пункта организовано движение общественного транспорта. Услуги общественного транспорта (маршрутное такси) предоставляют индивидуальные предприниматели.

По транспортной доступности населенного пункта и мест приложения труда поселение имеет хорошие показатели.

Существенное улучшение качества автодорог в целом будет способствовать не только наиболее качественному обслуживанию пассажиров, но и позволит реализовать стратегические задачи поселения по повышению общего имиджа и привлекательности территории.

*Железнодорожный транспорт*

Железнодорожного транспорта на территории поселения нет.

*2.4. Характеристика сети дорог поселения «Хара-Быркинское», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.*

Населенные пункты сельского поселения «Хара-Быркинское» сформированы застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети, обусловленной природным и историческим факторами.

Основными транспортными артериями в поселке являются главные улицы и основные улицы в жилой застройке. Данные улицы обеспечивают связь внутри жилых территорий и с главными улицами по направлениям с интенсивным движением. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная. Транзитное движение транспорта осуществляется через населенные пункты: «Единенское», «Мириниское», «Ононское», «Ясногорское», «Яснинское», «Долгокычинское».

Таблица 2. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, в границах сельского поселения «Хара-Быркинское».

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Автомобильные дороги сельского поселения «Хара-Быркинское»** | | |
| Автомобильная дорога  ул. Первомайская с. Хара-Бырка | 76-632-465-ОП-МП-01 | 1,203 |
| Автомобильная дорога  ул. Юбилейная с. Хара-Бырка | 76-632-465-ОП-МП-02 | 1,0701 |
| Автомобильная дорога  ул. Советская с. Хара-Бырка | 76-632-465-ОП-МП-03 | 0,9862 |
| Автомобильная дорога  ул. Мира с. Хара-Бырка | 76-632-465-ОП-МП-04 | 0,3268 |
| Автомобильная дорога  ул. Молодежная с. Хара-Бырка | 76-632-465-ОП-МП-05 | 0,9114 |
| **ИТОГО** | | **4,49** |

Таблица 3. Общие данные по улично-дорожной сети в сельском поселении «Хара-Быркинское».

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | Единица измерения | Данные на 2017г. |
| 1 | Общее протяжение уличной сети | км | 4,49 |
| 2 | Общая площадь уличной сети | тыс. кв. м. | 23,8 |
| 3 | Плотность улично-дорожной сети | км/км2 | 0,1887 |
| 4 | Площадь застроенной территории | км2 |  |

В результате анализа улично-дорожной сети сельского поселения «Хара-Быркинское» выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- неудовлетворительное техническое состояние поселковых улиц и дорог;

- недостаточность ширины проезжей части (5,3-5,4 м);

- значительная протяженность грунтовых дорог;

- отсутствие дифференцирования улиц по назначению;

- отсутствие искусственного освещения;

- отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

Транспорт относится к главным загрязнителям атмосферного воздуха, водоемов и почвы. Происходят деградация и гибель экосистем под действием транспортных загрязнений, особенно интенсивно на урбанизированных территориях. Остро стоит проблема утилизации и переработки отходов, возникающих при эксплуатации транспортных средств, в том числе и при завершении срока их службы. Для нужд транспорта в большом количестве потребляются природные ресурсы. Снижается качество окружающей среды из-за повышения уровня шумового воздействия транспорта. Это предопределяет необходимость разработки теоретических основ и методических подходов к решению экологических проблем в транспортном комплексе.

Техническое состояние дорог в настоящее время несколько ухудшилось в связи с сокращением объемов ремонтно-восстановительных работ. Некоторые участки дорог находятся в состоянии близком к аварийному.

Существенное улучшение качества автодорог в целом будет способствовать не только наиболее качественному обслуживанию пассажиров, но и позволит реализовать стратегические задачи поселения по повышению общего имиджа и привлекательности территории.

*2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении «Хара-Быркинское», обеспеченность парковками (парковочными местами)*

На территории сельского поселения «Хара-Быркинское» объекты транспортной инфраструктуры отсутствуют.

*Анализ современной обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры*

Парк легковых автомобилей в сельском поселении «Хара-Быркинское» составляет 63 машины.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено:

- СТО - мощностью один пост;

- АЗС - мощностью одна топливораздаточная колонка.

Размещение гаражей, парковочных мест на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к снижению числа автомобилей на территории поселения. Основное снижение этого показателя осуществляется за счёт уменьшения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год). На 01.01.2017 года количество грузовых автомобилей составляет 9 единиц.

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения.

*2.6. 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 личный автомобильный транспорт.

Автотранспортные предприятия на территории сельского поселения отсутствуют.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на пешеходные сообщения.

*2.7. 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 может повлечь возникновение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенного пункта.

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

Грузовой транспорт на территории сельского поселения «Хара-Быркинское составляет 9 единиц, уборка мусора, подвоз воды производятся силами населения.

Автомобильная техника коммунальных и дорожных служб на территории поселения «Хара-Быркинское» отсутствует.

*2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения*

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития сельского поселения «Хара-Быркинское».

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 «Хара-Быркинское» и формированию условий для его роста.

*2.10. 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.

Обеспечение безопасности дорожного движения на уровне муниципального образования как правило решается за счет:

 - сокращение дорожно-транспортного травматизма;

 - усиление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений.

При этом в муниципальном образовании ограничиваются следующими первоочередными мероприятиями:

- установка, замена дорожных знаков;

- содержание дорог, ремонт проезжей части автодорог, ямочный ремонт и частичное асфальтирование дорог;

- выпиловка деревьев с участков дорог с опасными сочетаниями радиусов кривых в плане углов поворота.

*2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское»*

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры 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.

*2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское»*

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ сельского поселения «Хара-Быркинское», а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Забайкальского края и муниципальных программ муниципального образования Оловяннинский район, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация сельского поселения «Хара-Быркинское» должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

*2.13. 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 с незавершенным ремонтом. Ремонт дорог осуществляется муниципальным районом на средства дорожного фонда.

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 внутрипоселенческих автомобильных дорог общего пользования сельского поселения «Хара-Быркинское» 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 внутрипоселенческих 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 осуществляется в объемах, определенных Законом Забайкальского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период.

**Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения «Хара-Быркинское»**

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

Целью территориального планирования сельского поселения «Хара-Быркинское» является определение размещения и характеристики объектов местного значения поселения, а также мест приложения труда населения, оказывающих существенное влияние на социально-экономическое развитие поселений, исходя из перспективного варианта их размещения, основанного на анализе использования территории поселения, возможных направлениях развития этих территорий и прогнозируемых ограничений их использования».

Документальной формой реализации цели территориального планирования являются карта функционального зонирования территории сельского поселения, на которой указывается, какие именно части территории поселения будут в дальнейшем (после утверждения генерального плана) использоваться для размещения конкретных видов объектов федерального, регионального и местного значения и карты планируемого размещения объектов местного значения.

В процессе реализации поставленной цели решались следующие основные задачи:

- изучить территорию поселения, как совокупность территориальных ресурсов;

- исследовать особенности использования территории поселения, ее потенциальные возможности (включая населенные пункты и обособленные места приложения труда);

- изучить комплексное развитие территории поселения и оценить размещение существующих объектов капитального строительства местного значения;

- на основе сбора и компьютерной обработки информации, ее графической фиксации и комплексного анализа подготовить, обсудить с общественностью и согласовать с администрацией поселения концепцию стратегического плана развития территории поселения, основанную на принципе комплексного использования имеющихся территориальных ресурсов, результатах анализа социально-экономического положения поселения и результатах социально-экономического планирования и прогнозирования, имеющихся в поселении;

- опираясь на данную концепцию на последующих стадиях работы разработать рекомендации по вариантам размещения объектов местного значения поселения;

- определить ограничения использования территории поселения в градостроительных целях;

- разработать материалы по обоснованию генерального плана, обоснование выбранного варианта размещения объектов местного значения поселения на основе анализа использования территории поселения, возможных направлений развития этих территорий и прогнозируемых ограничений их использования;

- на основе материалов обоснования генерального плана подготовить положение о территориальном планировании, включающем: сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения, их основные характеристики, их местоположение, а также характеристики зон с особыми условиями использования территорий, в случае если установление таких зон требуется в связи с размещением данных объектов и параметры функциональных зон, а также сведения о планируемых для размещения в них объектах федерального, регионального и местного значения.

С учетом полученной информации о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития поселения сформирована прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, в ближайшие 10 лет останется на прежнем уровне, фактически без изменений.

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

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

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории поселения;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

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

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

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

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

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

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

.

Таблица 4. Прогноз транспортного спроса сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024-2032** |
| 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 | 4,49 | 4,49 | 4,49 | 4,49 | 4,49 | 4,49 | 4,49 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | | | | |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 27,3 | 27,3 | 26,5 | 24,5 | 24 | 22,5 | 20 |
| 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 |

*3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта*

Железнодорожные перевозки из поселения осуществляются.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура поселения по видам транспорта не изменится.

Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным и краевым центром будет осуществляться общественным транспортом, при условии того что население будет добираться до районного центра личным автотранспортом, внутри поселения – личным транспортом или пешеходное сообщение.

*3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения*

Автодороги с грунтовым покрытием, с отсыпкой щебнем находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

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

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

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

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

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

Таблица 5.Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория сельских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчётная скорость движения км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения** | **Ширина пешеходной части тротуара, м** |
| Поселковая дорога | Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети | 60 | 4,5 | 2 | - |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 4,5 | 2 | 1,5 |
| Улица в жилой застройке  основная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 4,0 | 2 | 1,0 |
| второстепенная  (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 3,0 | 2 | 1,0 |
| проезд | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 3,0 | 1 | 1,0 |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 3,0 | 1 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами сельского поселения и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог необходимо соблюдать проектную ширину улиц. Проектируемые улицы должны размещаться, таким образом, на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

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

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

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 4,5 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 4 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

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

Таблица 6.Основные показатели улично-дорожной сети сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия** | **Ед.изм.** | **Кол-во** | | |
| **2018** | **I этап** | **I I этап** |
| 1 | Гравий | км | 4,49 | 4,49 | 0 |
| 2 | Грунт | км | 4,49 |  | 4,49 |

*3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения*

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

На территории сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 900 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, суммарное количество автомобилей должно составлять 130 штук, фактически 63 легковых автомобилей.

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

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

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

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 0, расчетное количество колонок на АЗС – 1.

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

*3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения*

Существенно ухудшилось состояние автомобильных дорог и, как следствие, это может привести к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых могут служить неудовлетворительные дорожные условия.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, могут повлечь 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.

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

Количество автомобильного транспорта в годы на территории поселения быстро падает. Прогнозы на 2032 г. для сельского поселения предполагают дальнейший спад легкового транспорта.

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 самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта.

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 от 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 4. 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 «Хара-Быркинское» 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.

В ходе разработке Программы с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры были выделены три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

**Вариант №1** «*Оптимистичный*».

Основной сценарий: развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана и требованиями технических регламентов с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству объектов транспортной инфраструктуры. Финансирование осуществляется из бюджета поселения в размере 100 % необходимого для исполнения полномочий в дорожно-транспортной сфере.

**Вариант №2** «*Реалистичный*».

Основной сценарий: развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог. Финансирование осуществляется в минимальном размере по основным направлениям развития транспортной инфраструктуры.

**Вариант №3** «*Пессимистичный*».

Основной сценарий: обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ. Финансирование мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры фактически не осуществляется.

Сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта осуществлялись с базовыми показателями.

В качестве базовых показателей, были приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры). Значения базовых показателей приняты по результатам итогов опросов населения региона с применением IT –технологий, размещенных на Портале органов государственной власти, в разделе «ОПРОСЫ НАСЕЛЕНИЯ с применением IT –технологий», и представлены в таблице 4.1.

Таблица 7. Базовые показатели для сравнения целевых показателей (индикаторов) вариантов развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование базового показателя | Ед. изм. | Значение базового показателя |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (процентов). | % | 50 |
| Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 10 |
| Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 15 |

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 8.

В рамках реализации данной Программы принят второй вариант развития транспортной инфраструктуры как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 8. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

| Наименование показателя | Ед. изм. | Варианты развития | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вариант № 1 | Вариант № 2 | Вариант № 3 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (процентов). | % | 0 | 50 | 75 |
| Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 100 | 65 | 0 |
| Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 100 | 75 | 0 |

**Раздел 5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

*5.1. 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 транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

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

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

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

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

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

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

*5.3. 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.

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

*5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения*

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

- для решения задач Программы планируется реализовать комплекс взаимосвязанных и скоординированных мероприятий по формированию доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения (людей, испытывающих затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуг, необходимой информации).

- в рамках совершенствования нормативной правовой и организационной основы формирования доступной среды жизнедеятельности инвалидов и других МГН в поселении планируется комплекс мероприятий, направленных на разработку методики определения доступности объекта социальной инфраструктуры для МГН, обследование объектов социальной сферы на соответствие доступности с целью их паспортизации и классификации, обеспечение соответствия проектов и технических заданий на проектирование жилья и общественных зданий требованиям доступности для МГН, организацию и проведение совместных с общественными объединениями инвалидов акций по оценке доступности социально значимых объектов.

- планируются мероприятия по проведению специальных социологических исследований, разработке управленческих решений и контролю их исполнения, формированию и обновлению карт доступности.

Мероприятия по формированию доступной среды жизнедеятельности включают

в себя:

- мероприятия по повышению уровня доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других МГН (адаптацию учреждений социальной защиты и социального обслуживания, спорта, образования, здравоохранения; обеспечение доступности в сфере транспорта путем модернизации светофоров звуковыми устройствами, табло отсчета обратного времени; оборудование парковочных мест для инвалидов у объектов массового посещения, укладка тактильной плитки, нанесение разметки и т.д.).

*5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, средств коммунальных и дорожных служб*

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.

*5.6. 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 мероприятиями развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020г.):

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

на расчётный срок (2032г.):

* + упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
  + проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
  + строительство новых главных и основных автодорог.

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 Оловяннинского района и органов государственной власти Забайкальского края по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

* + проведение технической паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2018-2020 гг;
  + инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2020 гг;
  + комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров – 2020-2032 гг;
  + капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2018-2032 гг;
  + размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2018-2032 гг;
  + оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2018-2032 гг;
  + создание инфраструктуры автосервиса – 2018-2032 гг.

**Раздел 6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (по решению заказчика в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры)**

*6.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков*

**Пошаговый комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения**

*Изыскательские и исследовательские работы*

Изыскательские и исследовательские работы предполагают разделения на два основных блока:

· **Инженерные изыскания** — работа по сбору данных о состоянии дорожного полотна, наличии и состоянии разметки и технических средств организации дорожного движения (далее ТСОДД), а также иной существующей дорожно-транспортной инфраструктуры (далее – ДТИ), включая паспортизацию собранной информации.

Таким образом, инженерные изыскания включают в себя работу лабораторий на улично-дорожную сеть (далее-УДС), которые собирают массив данных о ДТИ, а также работу аналитических групп, совершающих натурные обследования опорной УДС поселения. Аналитические работы, выполненные в рамках данного блока позволят определить объем соответствующих ресурсов, на проведение работ по ремонту, модернизации и дооснащению существующей УДС.

Созданная система учета, позволит не только рассчитать ресурсы, но и создать основу для **разработки программы по оптимизации загруженности УДС**, которая в свою очередь включает создание комплексной схемы организации дорожного движения (далее – КСОДД), а также разработку специализированных мероприятий по повышению безопасности вблизи социально значимых объектов.

**Научно-исследовательская работа** – совокупность работ направленная на разработку детализированного плана по реализации проекта, включая определение основных аварийно-опасных участков и разработке предложений по перечню проводимых работ в части компьютерного моделирования и созданию локальных проектов по внедрению ТСОДД и подсистем ИТС

*Компьютерное моделирование дорожно-транспортной ситуации и разработка программы по оптимизации загруженности УДС*

**Компьютерное моделирование дорожно-транспортной ситуации** – математическое моделирование распределения существующих и перспективных транспортных потоков для анализа транспортной сети и для последующего формирования краткосрочных и долгосрочных мероприятий по решению транспортных проблем: оптимизация движения транспортных и пешеходных потоков, организация дорожного движения, а также обоснование инвестиций в строительство объектов транспортной инфраструктуры.

*Разработка локальных проектов по внедрению ТСОДД, в части периферийного оборудования и подсистем ИТС*

**Локальный проект** (в части дорожно-транспортной инфраструктуры) – проект, представляющий собой совокупность эскизно-технического проекта и научно-технического обоснования по внедрению специализированных ТСОДД и подсистем ИТС для решения поставленной задачи на конкретной локации УДС.

Создание локальных проектов позволяет сформировать требования к каждой внедряемой подсистеме, в результате чего достигается максимальная эффективность работы периферийного оборудования.

*Разработка IT инфраструктуры по сбору, обработке и анализу данных о дорожно-транспортной ситуации*

**IT инфраструктура по сбору, обработке и анализу данных о дорожно-транспортной ситуации –** аппаратно-программный комплекс, бесперебойно выполняющий задачу по сбору данных от периферийного оборудования, проведению удаленного мониторинга его работоспособности, а также формирующий достоверную картину о транспортной ситуации в режиме реального времени.

Стоит отметить, что IT инфраструктура является неотъемлемой частью функционирования комплексного решения по повышению безопасности дорожного движения, и представляет собой верхний уровень ИТС.

*Проведение работ по реконструкции и ремонту существующей УДС*

Данный блок работ проводится на основании инженерных изысканий и разработанных локальных проектови включает в себя проведение ремонтных работ дорожного полотна, а также проведения масштабных мероприятий по проведению реконструкции существующей УДС и строительство необходимо инфраструктуры и коммуникаций.

*6.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем*

Безопасность жизнедеятельности является одной из базовых потребностей человека. По мере агломерации безопасность на улицах и дорогах становится приоритетной проблемой для властей. Недостаточно организованные транспортные потоки, низкий уровень отслеживания нарушений правил дорожного движения, несвоевременное устранение последствий ДТП – все эти факторы приводят к увеличению количества аварий и, соответственно, людей, пострадавших в них.

ИТС – это интеллектуальная система, использующая инновационные разработки в моделировании транспортных систем и регулировании транспортных потоков, предоставляющая конечным потребителям большую информативность и безопасность, а также качественно повышающая уровень взаимодействия участников движения по сравнению с обычными транспортными системами.

Полномасштабное внедрение ИТС способно:

- повысить качество транспортного обслуживания населения;

- обеспечить безопасность дорожного движения и перевозок;

- расширить возможности системы автоматизированного управления дорожным движением по удовлетворению возрастающего спроса на пассажирские и грузовые перевозки на всех видах транспорта;

- повысить качество выполнения государственных функций и предоставления государственных услуг в части транспортного комплекса региона.

Введение ИТС позволит решить большинство существующих проблем с организацией дорожного движения. Изменения позволят снизить:

-задержки транспортного потока;

- увеличат рост средней скорости движения транспорта;

- повысят общий уровень безопасности;

- сократят время поездки на пассажирском транспорте;

При создании ИТС перед разработчиками стоят задачи в сфере транспортного планирования, повышения эффективности управления транспортом, увеличения количества услуг, повышения доступности транспортных услуг и мобильности предоставления информации различным категориям пользователей. В настоящий момент Минтрансом России создается автоматизированная система управления транспортным комплексом, подразумевающая цифровую модель транспортной инфраструктуры, содержащую в себе данные по всем видам транспорта. Это позволит моделировать грузопассажирские потоки и их распределение между видами транспорта.

*6.3.Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения*

Основные мероприятия связаны с упорядочением транспортных потоков, формированием рациональной структуры автомобильного парка, а также искусственных экосистем на придорожных территориях.

*1. Снижение выбросов и шума путем снижения количества ускорений автомобилей* при движении в транспортном потоке достигается на разных уровнях.

а) на локальном уровне:

- использование кругового движения и оптимизация схем организации движения;

- ограничение использования околотротуарных стоянок и оптимизация размещения остановочных пунктов пассажирского транспорта;

б) на сетевом уровне:

- строительство транспортных развязок в разных уровнях и подземных пешеходных переходов;

- введение ограничений на движение транспортных средств по отдельным полосам, выделение улиц для грузового движения;

- внедрение схем одностороннего движения;

- оптимизация размещения временных автомобильных стоянок;

- совершенствование организации движения (оптимизация скоростных режимов, «зеленая волна», улучшение светофорного регулирования);

- введение бестранспортных зон.

*2. Формирование рациональной структуры автомобильного парка.*

В этот пункт входит формирование автомобильного парка с определенным уровнем экологической ответственности, которое может происходить двумя путями.

Первый путь включает в себя:

- прогноз численности, структуры автопарка по возрасту, виду топлива в рассматриваемый период времени;

- обоснование исходных данных (годовых пробегов отдельных групп автомобильных транспортных средств (АТС) в каждой возрастной группе, пробеговых выбросов вредных веществ и расхода топлива АТС);

- оценку валовых выбросов вредных веществ и объема топливопотребления автопарком;

- корректировку численного состава парка машин, пробеговых выбросов и расхода топлива отдельными группами ATC.

Возможен и другой подход к определению структуры и численности автомобильного парка при наличии экологических ограничений. Парк считается сформированным с заданным уровнем экологической ответственности, если в приземном слое атмосферы над всей контролируемой территорией концентрации отдельных компонентов выбросов в атмосферном воздухе не превышают санитарно-гигиенические нормы.

*3. Формирование искусственных экосистем на придорожных территориях*.

Этот пункт формирует определенные требования к зеленым насаждениям, которые должны:

- противостоять чрезмерным газопылевым выбросам, тяжелым металлам, электромагнитным полям и тепловым аномалиям, солевому стрессу, изменению кислотности, уплотнению и подтоплению почвы, вредителям и болезням растений;

- создавать придорожный ландшафт, положительно действующий на восприятие водителем изменения дорожной обстановки;

- обеспечивать максимальную снего- и пылезащиту, снижение шума, а также концентраций вредных веществ в атмосферном воздухе;

- аккумулировать тяжелые металлы биомассой;

- иметь фиксированные пределы роста биомассы.

Конструирование искусственной экосистемы предполагает после ее создания специализированный уход с применением биологически активных веществ, биологических удобрений и биопестицидов, поскольку искусственное ее происхождение исключает самодостаточность, которую можно наблюдать в природе.

Зона влияния дороги на параметры окружающей среды (ширина полосы избыточного загрязнения, когда по решению санитарно-экологических органов может быть запрещена хозяйственная деятельность) в зависимости от интенсивности движения и при отсутствии лесонасаждений составляет 95-214 м, а при наличии – сокращается до 75-154 м.

Таблица 9.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет муниципального района** | **внебюджетные средства** |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2018-2032 гг. | - | - | 100 | - |

*6.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортной обслуживания населения и субъектов экономической деятельности*

Таблица 10.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **федеральный бюджет** | **бюджет субъекта** | **бюджет муниципального района** | **внебюджетные средства** |
| Актуализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 2021-2032 | - | - | 100 | - |
| Мониторинг реализации программы | 2018-2032 | - | - | 100 | - |

**Раздел 7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

*ПРОГРАММА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ,*

*ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ДОСТИЖЕНИЕ ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ*

Таблица 11. Программа инвестиционных проектов улично – дорожной сети сельского поселения «Хара-Быркинское».

| **№ п/п** | **Наименование объекта** | **Цель реализации** | **Сроки реализации** | | **Общая сметная стоимость, тыс.руб.** | **Единица измерения** | **Финансовые потребности, *тыс.руб.(без НДС)*** | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **начало** | **оокончание** | **на весь период 2018-2032 гг.** | **по годам** | | | | | | | | |
| **22018** | **2019** | **22020** | **22021** | **2022-2026** | **22027-2031** | | **22032** | **ВСЕГО** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | | **15** | **16** |
| 1. | обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий; - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения; устройство пешеходных тротуаров, содержание дорог, с регулярным грейдерованием, ямочным ремонтом. | Повышение качества улично- дорожной сети | 2018 | 22032 | **1605,3** | 4,49 км | **1605,3** | 161,6 | 177,8 | 195,6 | 215,1 | 322,7 | 484,1 | | 48,4 |  |
| 2. | Установка дорожных знаков | Безопасность движения | 2018 | 22032 | **17,5** | 6 шт | **17,5** | 1 |  | 1 |  | 1 | 1 | 2 | |  |

**Структура инвестиций.**

Общий объём средств, необходимый на первоочередные мероприя­тия по модернизации объектов улично – дорожной сети сельского поселения «Хара-Быркинское» на 2018 - 2032 годы, составляет **1622,8** тыс. рублей. Из них наибольшая доля требуется на ремонт автомобильных дорог.

Распределение планового объёма инвестиций по транспортной инфраструктуре с учётом реализуемых и планируемых к реализации проектов развития улично - дорожной сети, а также их приоритетности потребности в финансовых вложениях распределены на 2018 – 2032 годы. Полученные результаты приведены в таб.12.

Таблица 12. Распределение объёма инвестиций на период реализации Программы транспортной инфраструктуры сель­ского поселения «Хара-Быркинское», тыс. руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Виды услуг** | **Инвестиции на реализацию программы** | | | | | | | |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2026** | **2027-2031** | **2032** | **ВСЕГО** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 161,6 | 177,8 | 195,6 | 215,1 | 322,7 | 484,1 | 48,4 | **1605,3** |
| 2 | Установка дорожных знаков | 2 |  | 2,4 |  | 2,9 | 3,2 | 7 | **17,5** |
|  | **ВСЕГО** |  |  |  |  |  |  |  | **1622,8** |

В результате анализа состояния улично - дорожной сети сельского поселения «Хара-Быркинское» показано, что экономика поселе­ния является малопривлекательной для частных инвестиций. Причинами тому служат низкий уровень доходов населения, отсутствие роста объёмов производства, относительно стабильная численность населения. Наряду с этим бюджетная обеспеченность поселения находится на низком уровне. На настоящий момент предприятия, обслуживающие объек­ты транспортной инфраструктуры поселения отсутствуют. Поэтому в ка­честве основного источника инвестиций предлагается подразумевать поступления от вы­шестоящих бюджетов.

Оценочное распределение денежных средств на реализацию Программы транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское» приведено в таб.13.

Таблица 13. Источники привлечения денежных средств на реализацию Программы транспортной инфраструктуры сельского поселения «Хара-Быркинское», тыс. руб.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование** | **Бюджеты всех уров­ней и част­ные инве­сторы** | **В т.ч. федеральный бюджет** | **В т.ч. бюджет областной** | **В т.ч.**  **Бюджет муниципального района «Оловяннинский район»** | **В т.ч. вне­бюджетные источники** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | **1605,3** | 0 | 0 | **1605,3** | 0 |
| 2 | Установка знаков | **17,5** | 0 | 0 | **17,5** | 0 |

Под внебюджетными источниками понимаются средства пред­приятий, внешних инвесторов и потребителей. Более конкретно распределение источни­ков финансирования определяется при разработке инвестиционных проектов.

Перспективы сельского поселения до 2032 года связаны с возможным расширением производ­ства в сельском хозяйстве, растениеводстве, животноводстве, личных подсобных хозяйст­вах.

Рассматривая интегральные показатели текущего уровня социально-экономического развития сельского поселения «Хара-Быркинское», отмечается следующее:

* бюджетная обеспеченность низкая.
* транспортная доступность населенных пунктов поселения низкая;
* наличие трудовых ресурсов позволяет не в полной мере обеспечить потребности населения и расширение производства;
* состояние жилищного фонда - в большей части приемлемое с достаточно высокой долей ветхого жилья;

- доходы населения на уровне низких по району.

**Раздел 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.
2. Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

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

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

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры сельского поселения на период 2018-2032 годов приведены в таблице 14.

Таблица 14. Прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ** | |
| **1 ОЧЕРЕДЬ** | **РАСЧЕТНЫЙ СРОК** |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 4,49 | 10 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 1 | 10 |
| 3 | Автомойка | ед. | 1 | 10 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы таблица 15):

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

Таблица 15. Перечень целевых показателей

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица измерения | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2032 |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 4,0 | 2,0 | 2,0 | 5,0 | 2,0 | 3,4 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | - | - | - | - | - | - |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры сельского поселения представлены в таблице 16.

Таблица 16.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. | 433 | 250 |
| **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта | км |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | 0 | 0 |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 4,49 | 4,49 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 3,0 | 3,0 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 63 | 35 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 1 | 1 |
| 2.6 | Количество станций технического обслуживания | ед. | 0 | 1 |

**Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения «Хара-Быркинское»**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

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

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

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

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