**СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ**

**КУНАШАКСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

 **ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

**РЕШЕНИЕ**

 **1 заседание**

« 14 » февраля 2018 г. № 9

Об утверждении Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры МО Саринское сельское поселение Кунашакского муниципального района на период

 2016-2025 годы

Руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Кунашакского муниципального района, Собрание депутатов Кунашакского муниципального района

РЕШАЕТ:

1.Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры МО Саринское сельское поселение Кунашакского муниципального района на период 2016-2025 годы.

2.Настоящее решение вступает в силу со дня его подписания и подлежит опубликованию в средствах массовой информации в соответствии с действующим законодательством.

Председатель

Собрания депутатов А.В. Платонов

Приложение

 к решению Собрания депутатов

Кунашакского муниципального района

 от « 14 » февраля 2018 г. № 9

* 1. паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры Саринского сельского поселения Кунашакского муниципального района Челябинской области на 2016-2025мус годы |
| Основание для разработки Программы | * Градостроительный кодекс Российской Федерации;
* Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
* Генеральный план Саринского сельского поселения Кунашакского муниципального района Челябинской области.
 |
| Заказчик Программы | Управление по жилищно-коммунальному хозяйству, строительству и энергообеспечению администрации Кунашакского муниципального района, 456730, Челябинская область, с. Кунашак, ул. Ленина, 103 |
| Разработчик Программы | ООО «Джи Динамика», 195009, Санкт-Петербург, ул. Комсомола, д. 41, лит. А, офис 630 |
| Цели Программы | * Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории Кунашакского муниципального района;
* Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры сельских поселений Кунашакского муниципального района для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Кунашакского муниципального района;
* Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированного с градостроительной деятельностью в Кунашакском муниципальном районе;
* Обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* Обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
 |
| Задачи Программы | * Увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;
* Повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;
* Обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
* Увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;
* Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
 |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | * Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
* Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;
* Протяженность велосипедных дорожек;
* Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;
* Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;
* Обеспеченность транспортного обслуживания населения.
 |
| Запланированные мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.
2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.
3. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.
4. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.
5. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.
 |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2016-2020 годы и на перспективу до 2025 года. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансирования Программы в 2016-2025 годах составит 238 192,24 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2016-2025 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |

* 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры
		1. Анализ положения поселений в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Кунашакского муниципального района в структуре пространственной организации Челябинской области

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

* тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
* состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Саринское сельское поселение расположено в Кунашакском муниципальном районе Челябинской области.

Кунашакский муниципальный район был образован 20 августа 1930 года и находится в северо-восточной части Челябинской области. На севере граничит со Свердловской и Курганской областями, на востоке — с Красноармейским районом, на юге — с Сосновским районом, на юго-западе — с Аргаяшским районом, на западе — с Каслинским районом.

Административным центром является с. Кунашак. Численность постоянного населения Кунашакского района на 01.01.2016 г. составила 29 804 человек.

В состав района входят 9 муниципальных образований — сельские поселения: Ашировское, Буринское, Кунашакское, Куяшское, Муслюмовское, Саринское, Урукульское, Усть-Багарякское, Халитовское с 73 населенными пунктами.

Площадь территории Кунашакского района — 3 141,58 км². Большую часть территории района занимают заливные луга и болота.

Богат район и озерами — их около 100, — крупнейшие из них —Айдыкуль, Алакуль, Большой Куяш, Казакбай, Каинкуль, Калды, Карагайкуль, Маян, Мамынкуль, Коклан, Кумкуль, Кунтуды, Куракли-Маян, Суртаныш, Тахталым, Тишки, Уелги, Урукуль, Чебакуль, Шугоняк.

Здесь отличные условия для разведения рыб. Одно из крупнейших рыбоводческих хозяйств Урала — ООО рыбозавод «Балык» — поставляет свою продукцию предприятиям по всей России.

Крупные реки района — Багаряк, Караболка, Синара и Теча, которые относятся к бассейну р. Тобол и протекают по территории района в восточном и северном направлениях.

Климат района умеренно континентальный, средняя температура июля +18 °C (макс. +40 °C), средняя температура января –16 °C (мин. –45 °C). В северо-восточной части территории (Усть-Багарякское, Ашировское, Буринское) осадков за год выпадает 350-400 мм, в западной и южной (Куяшское, Саринское, Урукульское, Кунашакское, Муслюмовское, Халитовское) — 400-450мм.

Преобладают ветры юго-западного направления — 26%.

Почва — в основном серые лесные, серые лесные осолоделые и луговые земли; в северо-восточной части распространены солонцы, солончаки и черноземы обыкновенные, в южной — солоди и черноземы выщелоченные.

Район — один из самых перспективных на промышленную разработку глауконитсодержащего сырья: в долинах р. Караболка и р. Синара, между д. Чекурова и д. Карино, имеются песчано-галичные отложения глауконита, разрабатывается Каринское месторождение глауконитовых песков. Разведанная площадь глауконита составляет 346 тыс. м², запасы его — 3,15 млн тонн.

Глауконитовый песок находит применение в сельском хозяйстве в качестве калийного удобрения, в животноводстве — как кормовая добавка. Его можно использовать для изготовления минеральных красок, отбеливающих веществ, в качестве сорбентов (поглотителя тяжелых металлов) и пр.

Медно-цинковые колчеданные руды добываются на Султановском месторождении, железные руды — на Теченском месторождении железных (магнезитовых) руд.

Перспективным является освоение других месторождений: мрамора брекчевидного (Усть-Багаряк), хрома (Муслюмово), а также добыча глины для кирпичного производства, щебня, песка, золота, железных руд, драгоценных камней. Есть запасы концентрированных титановых руд, вольфрама и молибдена.

Северная часть территории района находятся в пределах Восточно-Уральского заповедника.

В северном направлении через центр района проходит железнодорожная электрифицированная однопутная магистраль Оренбург — Екатеринбург протяженностью 86 км с четырьмя станциями (Муслюмово, Кунашак, Тахталым, Нижняя), 3 разъездами (№ 2, 3, 5), 4 платформами (44 км, 62 км, 75км, Муслюмово).

Пропускная способность порядка 6 поездов пассажирского и порядка 10 поездов грузового сообщения в сутки.

К основным автотранспортным направлениям относятся:

* магистраль регионального значения М-5 Челябинск — Екатеринбург;
* межрайонные дороги – Муслюмово — Миасское, Усть-Багаряк — Тюбук.

Кроме основных магистральных дорог имеются территориальные районные дороги протяженностью около 200 км, шириной проезжей части 5,0-7,0 м, шириной земляного полотна 7,0-9,0 м.

Протяженность улично-дорожной сети района составляет более 440 км, по с. Кунашак — более 60 км.

В Кунашакском районе имеется 1 транспортная развязка, обеспечивающая организацию движения транспорта на разных уровнях; 4 капитальных моста: через р. Теча (Муслюмово), через р. Караболка (Юлдашево, Б. Казакбаево), через р.Синара (Усть-Багаряк), некапитальные мостовые переходы: р. Караболка — 2, д. Тюляково — 2, автодорога с. Кунашак — ст. Нижняя — р.Синара — 2.

Система образования района представлена 34 дошкольными, 14 средними и 6 основными общеобразовательными учреждениями, 4 комплексами «начальная школа  —детский сад», 1 межшкольным учебным комбинатом, 1 домом детского творчества, 1 вечерней сменной школой.

Система здравоохранения района располагает сетью лечебно-профилактических учреждений на 180 коек: центральная районная больница, три центра врача общей практики, участковая больница, 36 фельдшерско-акушерских пунктов.

В районе 45 учреждений культуры клубного типа: 9 домов культуры, 36 сельских клубов; 35 библиотек, 2 школы искусств, 1 краеведческих музей.

В районе ежегодно проводятся множество спортивных мероприятий областного и регионального уровней, имеются физкультурно-оздоровительный комплекс, стадион, плавательный бассейн, хоккейные коробки, десятки спортивных залов и другие спортивные сооружения.

Основа экономики района — аграрный сектор. Сельскохозяйственные предприятия специализируются на возделывании пшеницы, гречихи, свеклы, подсолнечника, кукурузы, на разведении крупного рогатого скота. Наибольшая доля в производстве приходится на выпуск пищевых продуктов.

* + 1. Социально-экономическая характеристикаКунашакского муниципального района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в поселении, привлекательности территории для проживания и осуществления экономической деятельности.

В состав Саринского сельского поселения входят 6 населенных пунктов:

* с. Сары — административный центр поселения;
* д. Аминева;
* д. Каинкуль;
* д. Каракульмяк;
* д. Сулейманово;
* д. Чебакуль.

Динамика численности постоянного населения представлена в таблице 1.

Динамика численности постоянного населения Саринского сельского поселения, чел.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| Численность постоянного населения | 2 184 | 2 181 | 2 121 | 2 085 | 2 001 | 2 035 | 2 035 |

Численность постоянного населения на 01.01.2016 г. в разрезе населенных пунктов представлена в таблице 2.

Численность постоянного населения на 01.01.2016 г. в разрезе населенных пунктов Саринского сельского поселения, чел.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **Численность населения** | **Населенный пункт** | **Численность населения** |
| с. Сары | 971 | д. Каракульмяк | 46 |
| д. Аминева | 473 | д. Сулейманово | 60 |
| д. Каинкуль | 253 | д. Чебакуль | 381 |

* + 1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

Транспортная инфраструктура поселения является составляющей инфраструктуры Кунашакского района Челябинской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

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

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

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

* + 1. Характеристика сети поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту 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 использование специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия — характеристик ровности, шероховатости, прочности и т. д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Классификация автомобильных дорог общего пользования (в соответствии с ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования»)

|  |  |
| --- | --- |
| **Параметры элементовавтодороги** | **Класс автомобильной дороги** |
| **автомагистраль** | **скоростная автодорога** | **обычная автодорога (нескоростная автодорога)** |
| **Категории** |
| **IА** | **IБ** | **IВ** | **II** | **III** | **IV** | **V** |
| Общее число полос движения, штук | 4 и более | 4 и более | 4 и более | 4 или 2 | 2 | 2 | 1 |
| Ширина полосы движения, м | 3,75 | 3,75 | 3,5 – 3,75 | 3,5 – 3,75 | 3,25 – 3,5 | 3,0 – 3,25 | 3,5 – 4,5 |
| Ширина обочины(не менее), м | 3,75 | 3,75 | 3,25 – 3,75 | 2,5 – 3,0 | 2,0 – 2,5 | 1,5 – 2,0 | 1,0 – 1,75 |
| Ширина разделительной полосы, м | 6 | 5 | 5 | - | - | - | - |
| Пересечение с автодорогами | в разных уровнях | в разных уровнях | Допускаетсяв одном уровне с автодорогами со светофорами не чаще чем через 5 км | в одном уровне | в одном уровне | в одном уровне | в одном уровне |
| Пересечение с железными дорогами | в разных уровнях | в разных уровнях | в разных уровнях | в разных уровнях | в разных уровнях | в одном уровне | в одном уровне |
| Доступ к дороге с примыкающей дороги в одном уровне | не допускается | допускается не чащечем через 5 км | допускается не чаще чем через 5 км | допускается | допускается | допускается | допускается |
| Максимальный уровень загрузки дороги движением | 0,6 | 0,65 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |

Перечень дорог регионального значения утвержден постановлением Правительства Челябинской области от 23 марта 2016 года № 153-П «О Перечне областных автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, являющихся собственностью Челябинской области по состоянию на 1 января 2016 года».

Автомобильные дороги регионального значения поселенияимеютидентификационные номера, присвоенные в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 07 февраля 2007 года № 16.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те ее участки, по которым проходят автодороги местного значения.

Перечень автодорог общего пользования в границах Саринскогопоселения представлен в нижеследующей таблице.

Перечень автодорог общего пользования в границах Саринского сельского поселение

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **п/п** | **Идентификационный номер** | **Тип** | **Наименование автомобильной дороги** | **Кат.** | **Протяжен-ность, м** | **в том числе по типу покрытия** |
| **асфальт** | **цем/бет** | **асф/бет** | **ч/щеб** | **щеб** | **грунт** |
| 1. | М-5 «Урал» | федерального значения | Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск (участок в границах поселения) | II | 17 313 | 17 313 |   |   |   |   |   |
| 2. | 74 ОП РЗ 75К-149 | регионального значения | Кунашак – Сары – автодорога М-5 Подъезд к городу Екатеринбургу (участок в границах поселения) | III | 11 308 |   | 11 308 |   |   |   |   |
| 3. | 74 ОП РЗ 75К-579 | регионального значения | Сары – Каинкуль | IV | 5 348 |   |   |   | 5 348 |   |   |
| 4. |   | местного значения | д. Аминева – д. Чебакуль | IV | 2 442 |   |   | 2 442 |   |   |   |
| 5. |   | местного значения | с. Сары – д. Чебакуль | V | 4 089 |   |   |   |   |   | 4 089 |
| 6. |   | местного значения | д. Чебакуль – д. Каракульмяк | V | 3 023 |   |   |   |   |   | 3 023 |
| 7. |   | местного значения | д. Чебакуль – с. Кунашак | V | 3 249 |   |   |   |   |   | 3 249 |
| 8. |   | местного значения | д. Каракульмяк – с. Кунашак | V | 2 920 |   |   |   |   |   | 2 920 |
| 9. |   | местного значения | Подъезд к д. Сулейманово | V | 3 072 |   |   |   |   |   | 3 072 |
| **-** | **Итого:** | **-** | **-** | **-** | **52 765** | **17 313** | **11 308** | **2 442** | **5 348** |  | **16 353** |

* + 1. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан.

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

* + 1. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

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

Основным пассажирским транспортом является автобус.

В поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

* + 1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

* + 1. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

Основная часть перевозимых грузов перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальные службы поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

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

* + 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершении ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Челябинской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно- целевого метода позволит добиться:

* координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

* установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
* обеспечить безопасность дорожного движения;
* сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.
	+ 1. 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.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

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

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива — сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

* + 1. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

С учетом сложившейся экономической ситуации на период до 2035 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения не ожидается.

* + 1. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения на 2016-2025 подготовлена на основании:

* Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ;
* Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
* Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
* Федерального закона от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
* Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
* Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог».

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Челябинской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.
	+ 1. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Кунашакского муниципального района, а также поселения. Привлечение средств бюджета Челябинской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденными бюджетами Кунашакского муниципального района и поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

В 2015 году подписаны Соглашения о передачи полномочий сельским поселениям по содержанию дорог в летнее и зимнее время.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

* 1. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения
		1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения базируется на следующих утвержденных документах:

* Положения о территориальном планированиии материалы по обоснованию генерального плана поселения;
* Схема территориального планирования Кунашакского муниципального района Челябинской области;
* Прогноз социально-экономического развития Кунашакского муниципального района на 2016 и на плановый период 2017 и 2018 годов.

«Схема территориального планирования Кунашакского муниципального района Челябинской области» предусматривает прирост численности населения к 2030 году. «Прогноз социально-экономического развития Кунашакского муниципального района на 2016 и на плановый период 2017 и 2018 годов» предусматривает незначительное снижение в 2017-2018 гг.

Таким образом, предполагается, что к 2019 году наметится положительная динамика по увеличению уровня рождаемости и сокращению смертности, однако, существенных изменений в демографической ситуации поселения не предполагается.

Увеличение рождаемости на период до 2025 года планируется за счет:

* предоставления материнского (семейного) капитала при рождении второго и последующих детей. Денежные средства можно будет направить либо на образование ребенка, либо на приобретение жилья, либо на формирование накопительной части пенсии матери;
* улучшение оказания медпомощи беременным женщинам во время родов и диспансерного наблюдения ребенка в течение первого года жизни;
* усиления материальной поддержки граждан, имеющих детей.

Прогноз численности постоянного населения Саринского сельского поселения на период до 2025 года представлен в нижеследующей таблице.

Прогноз численности населения Саринского сельского поселения на период до 2025 года

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **2016(факт)** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** |
| Прогноз численности постоянного населения | 2 035 | 2 021 | 2 001 | 2 018 | 2 035 | 2 120 |

* + 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города

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

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

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

* + 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

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

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП42.13330.2011 «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.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса: проектирование и строительство станций технического обслуживания.

Мероприятия по проектированию и строительству станций технического обслуживания возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

* + 1. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

* Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100 %;
* Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
* Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 2 км в год;

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

* риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
* риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.
	+ 1. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

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

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016 г. до 2025 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

* + 1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В поселении в 2015 году зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых, погибло 0 чел. и получили травмы 0 чел.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

* постоянно возрастающая мобильность населения;
* массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
* неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
* недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
* несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

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

Если на расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

* + 1. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

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 (ненефтяного 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 автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

* 1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта
		1. Результаты моделирования функционирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

* + 1. Оценка вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры

Вариант 1 (базовый)

Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный)

На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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

Вариант 3 (экономически обоснованный)

На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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

* 1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)
		1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры поселения по видам транспорта на расчетный срок не предусматривается.

* + 1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения.

Изменение количества транспорта общего пользования на расчетный срок не предусматривается.

* + 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016 по 2025 год не меняется. Это означает отсутствие потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

* + 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

* + 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются на расчетный срок не предусматриваются.

* + 1. Мероприятия по развитию сети дорог сельских поселений Кунашакского муниципального района

В целях развития сети дорог поселения на расчетный срок предусматриваются:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.
2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.
3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.
4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.
5. Мероприятия по паспортизации бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Перечень основных мероприятий Программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования представлен в нижеследующей таблице.

Перечень основных мероприятий Программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **п/п** | **Наименование автомобильной дороги** | **Категория** | **Протяженность, м** | **Примечание** |
|
| 1. | Подъезд к д. Каракульмяк | IV | 5 360 | новое строительство |
| **-** | **Итого:** | **-** | **5 360** | **-** |

* 1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры должна включать укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам Программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней, внебюджетные средства

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Кунашакского муниципального района, а также бюджета поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетами Кунашакского муниципального района и поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на расчетный срок, с разбивкой по годам (в ценах соответствующих лет) представлен в нижеследующей таблице.

Объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на расчетный срок, с разбивкой по годам (в ценах соответствующих лет)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **п/п** | **Наименование мероприятия** | **Стоимость, тыс. руб.** |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **Всего:** |
| 1. | Летнее содержание автодорог | 820,10 | 862,82 | 902,11 | 937,97 | 967,03 | 995,52 | 1 024,12 | 1 055,63 | 1 086,34 | 1 112,14 | **9 763,78** |
| 2. | Зимнее содержание автодорог | 634,21 | 667,25 | 697,63 | 725,36 | 747,84 | 769,87 | 791,98 | 816,35 | 840,10 | 860,06 | **7 550,65** |
| 3. | Подъезд к д. Каракульмяк(всего 5,36 км, новое строительство) |  | 51 929,62 | 54 294,06 | 56 452,56 | 58 201,56 |  |  |  |  |  | **220 877,81** |
|  | **Итого:** | **1 454,31** | **53 459,70** | **55 893,80** | **58 115,90** | **59 916,43** | **1 765,38** | **1 816,10** | **1 871,98** | **1 926,44** | **1 972,20** | **238 192,24** |

* 1. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры должна включать оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в том числе с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам Программы

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

* 1-й этап: расчет ***P*1** — оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;
* 2-й этап: расчет ***P*2**— оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;
* 3-й этап: расчет ***P*итог** — итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (***P*итог**) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

Расчет ***P*1** — оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

, (1)

где:

***V*факт** — фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

***V*план**— плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

***u***— сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

* муниципальная программа выполнена в полном объеме, если ***P*1** = 100%;
* муниципальная программа в целом выполнена, если 80% ≤***P*1**< 100%;
* муниципальная программа не выполнена, если ***P*1**< 80%.

Расчет ***P*2** — оценки эффективности муниципальной программы по критерию«степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

, (2)

где:

***K*i** — исполнение **i** планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

***N*** — число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

, (3)

где:

**Пфакт** — фактическое значение **i** показателя за отчетный год;

**Пплан** — плановое значение **i** показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

, (4)

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

, (5)

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

* муниципальная программа перевыполнена, если ***P*2**> 100%;
* муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% ≤***P*2**< 100%;
* муниципальная программа в целом выполнена, если 75% ≤***P*2**< 95%;
* муниципальная программа не выполнена, если ***P*2**< 75%.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

, (6)

где:

***P*итог** — итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

* ***P*итог**> 100% — высокоэффективная;
* 90% ≤***P*итог**< 100% — эффективная;
* 75% ≤***P*итог**< 90% — умеренно эффективная;
* ***P*итог**< 75% — неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение ***P*итог**) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление администрации муниципального образования «Кунашакский муниципальный район» в установленные сроки.

* 1. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения, городского округа должны разрабатываться в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе Программы мероприятий (инвестиционных проектов)

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

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

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения — документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально - экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры — это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

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

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Челябинской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

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

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

Транспортная система поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.