

 «КЕСТЫМ» МУНИЦИПАЛ КЫЛДЫТЭТЛЭН АДМИНИСТРАЦИЕЗ

АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «КЕСТЫМСКОЕ»

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

от 18 апреля 2019 года № 38

д. Кестым

Об утверждении муниципальной Программы

комплексного развития транспортной инфраструктуры

на территории муниципального образования

«Кестымское»

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов», Законом Удмуртской Республики от 13.07.2005 № 42-РЗ «О местном самоуправлении в Удмуртской Республике»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1.Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «Кестымское» на 2019-2023 годы с перспективой до 2035 года.

2.Постановление Администрации муниципального образования «Кестымское» от 01.09.2016 года № 76 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Кестымское» считать утратившим силу.

2.Разместить настоящее постановление в Интернет-сайте Балезинского района (www.balezino.udmurt.ru) в разделе «муниципальные поселения» - МО «Кестымское»

3.Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава муниципального образования

«Кестымское» А.И.Касимов

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «КЕСТЫМСКОЕ» БАЛЕЗИНСКОГО РАЙОНА УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**НА 2019-2023 ГОДЫ С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2035 ГОДА**

СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ

[РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 7](#_bookmark0)

[РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ](#_bookmark1) [ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 14](#_bookmark1)

* 1. [Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Муниципального района. 14](#_bookmark2)
	2. [Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса. 15](#_bookmark3)
	3. [Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. 18](#_bookmark4)
	4. [Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог. 20](#_bookmark5)
	5. [Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами). 23](#_bookmark6)
	6. [Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока. 25](#_bookmark7)
	7. [Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения. 25](#_bookmark8)
	8. [Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств. 25](#_bookmark9)
	9. [Анализ уровня безопасности дорожного движения. 28](#_bookmark10)
	10. [Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. 30](#_bookmark11)
	11. [Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры 31](#_bookmark12)
	12. [Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 32](#_bookmark13)

[РАЗДЕЛ 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ](#_bookmark14) [ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И](#_bookmark14)

[ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ. 36](#_bookmark14)

* 1. [Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения. 36](#_bookmark15)
	2. [Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения. 38](#_bookmark16)
	3. [Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта. 38](#_bookmark17) [3.4. Прогноз развития дорожной сети. 39](#_bookmark18)
	4. [Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения. 40](#_bookmark19)
	5. [Прогноз показателей безопасности дорожного движения. 42](#_bookmark20)
	6. [Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. 43](#_bookmark21)

[РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ](#_bookmark22) [ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 44](#_bookmark22)

* 1. [Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры 44](#_bookmark23)
	2. [Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов. 45](#_bookmark24)
	3. [Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства. 46](#_bookmark25)
	4. [Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения. 48](#_bookmark26)
	5. [Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 50](#_bookmark27)
	6. [Мероприятия по развитию сети дорог. 51](#_bookmark28)

[РАЗДЕЛ 5. ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО](#_bookmark29) [ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ](#_bookmark29) [ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 52](#_bookmark29)

* 1. [Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения,](#_bookmark30)

[снижению перегруженности дорог и (или) их участков. 53](#_bookmark30)

* 1. [Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем... 54](#_bookmark31)
	2. [Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. 54](#_bookmark32)
	3. [Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 57](#_bookmark33)

[РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ](#_bookmark34) [ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,](#_bookmark34) [СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ](#_bookmark34) [ИНФРАСТРУКТУРЫ. 59](#_bookmark34)

* 1. [Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов. 60](#_bookmark35)
	2. [Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства. 62](#_bookmark36)
	3. [Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения. 64](#_bookmark37)
	4. [Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 66](#_bookmark38)
	5. [Система развития сети дорог. 68](#_bookmark39)

[6.5. Финансовые потребности для реализации программы. 71](#_bookmark40)

[РАЗДЕЛ 7. ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ](#_bookmark41) [ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА](#_bookmark41) [РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 80](#_bookmark41)

[РАЗДЕЛ 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ](#_bookmark42) [ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И](#_bookmark42) [ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ](#_bookmark42) [ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 83](#_bookmark42)

РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

На период 2019-2023 годы с перспективой до 2035 года.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кестымское Балезинского района Удмуртской Республики на период 2019-2023 годы с перспективой до 2035 года. |
| Основание дляразработки программы | * Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
* Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
* Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
* Постановление Правительства РФ от

23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «ОПравилах дорожного движения»; |
|  | * Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Проект развития транспортной инфраструктуры Удмуртской Республики
* Генеральный план сельского поселения Кестымское Муниципального района Балезинский от 2012 г.
 |
| Заказчик программы | Администрация муниципального образования «Кестымское» Балезинского района Удмуртской Республики |
| Разработчикпрограммы | Администрация муниципального образования «Кестымское» Балезинского района Удмуртской Республики |

|  |  |
| --- | --- |
| Цели и задачи программы | Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:* Организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
* Организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения;
* Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного

травматизма. |
| Важнейшие целевые показатели программы | * 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 пешеходных дорожек;
* 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;
* Создание условий для предоставления транспортных услуг населению, организация транспортного обслуживания населения в границах сельского поселения и обеспеченность транспортного обслуживания населения.
 |
| Сроки и этапыреализации программы | Период с 2019 по 2035 гг.:* 1 этап – 2019-2024 годы;
* 2 этап – 2025-2029 годы;
* 3 этап – 2030-2035 годы.
 |
| Объемы и источники финансирования программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы нарасчетный срок составляет **1 650** тыс. рублей, в т.ч. по видам услуг: |
|  | * Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая создание парковочных мест – **100** тыс. руб.
* Система развития инфраструктуры

пешеходного и велосипедного передвижения –**550** тыс. руб.* Система развития сети дорог –

**1000** тыс. руб. |
| Ожидаемые результаты реализации программы | Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования;Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования. |

ВВЕДЕНИЕ

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально- экономического и территориального развития сельского поселения.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития сельского поселения, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

* Демографическое развитие;
* Перспективное строительство;
* Состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

* Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории сельского поселения;
* Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
* Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;
* Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении;
* 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;
* Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

Сроки и этапы Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кестымское Балезинского района Удмуртской Республики на 2019-2035 годы с перспективой до 2035 года реализуется по этапам:

* 1 этап – 2019-2024 годы;
* 2 этап – 2025-2029 годы;
* 3 этап – 2030-2035 годы.

РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

* 1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Балезинского района Удмуртской Республики.



**Месторасположение Балезинского района на карте Удмуртской Республики.**

 Территория.

Территория сельского поселения Кестымское входит в состав Балезинского района Удмуртской Республики.

На территории поселения расположено 5 населенных пунктов:

* д.Кестым
* д.Гордино
* д.Котомка
* д.Коровай
* Починок 1186 км
* административным центром поселения является д.Кестым Балезинского района Удмуртской Республики.

## 3.1. Основные сведения о территории

МО «Кестымское» расположено в юго-западной части Балезинского района Удмуртской Республики, имеет общую границу с муниципальными образованиями: «Балезинское», «Воегуртское», «Кожильское», «Пыбьинское», «Эркешевское», «Глазовское».

В состав муниципального образования входят 5 населенных пунктов: д. Гордино, д. Кестым, д. Коровай, д. Котомка, Починок Дома 1186 км.

Площадь территории муниципального образования – 7278,34 га.

Численность населения – 1001 человек.

По территории протекает река Чепца, Кестымка.

Основные предприятия на территории муниципального образования «Кестымское»: ООО «Кестымский». В муниципальном образовании «Кестымское» имеется 1 общеобразовательная школа, 1 пришкольный детский сад.

По территории муниципального образования «Кестымское» проходит Горьковская железная дорога, автодорога районного значения Ижевск – Глазов, газопровод Киров-Оханск.

## 3.2. Природные условия и ресурсы

**Климат**

Климат на территории поселения континентальный, с продолжительной холодной многоснежной зимой, относительно жарким коротким летом, выраженными переходными временами года – весной и осенью.

Вторжение с севера континентального арктического воздуха сопровождается сильными морозами. Проникновение морского воздуха умеренных широт вызывает в холодное время года резкое повышение температуры и кратковременные оттепели. Летом морской воздух приносит прохладную и влажную погоду. Жаркая сухая погода летом наблюдается при поступлении с юга и юго-востока очень теплых воздушных масс.

В работе приняты климатические характеристики согласно СНиП 23–01–99\* «Строительная климатология» по метеостанциям Ижевска и Сарапула. Среднегодовые температуры воздуха составляют +1,7 ºС. Самым теплым месяцем года является июль (средняя месячная температура около +17,8 °С), самым холодным месяцем – январь (около -14,8 °С). Абсолютный минимум температур может достигать –48 ºС, а абсолютный максимум +37ºС. Средний годовой безморозный период составляет 126 дней: первые осенние заморозки бывают в середине сентября, а последние весенние – в конце мая. Продолжительность вегетационного периода (период с температурой выше 10 ºС) в среднем 150–160 дней.

Среднегодовое количество осадков 575–600 мм. В теплое время года при прохождении холодных фронтов наблюдаются грозы (в основном с апреля по сентябрь); за этот период отмечается в среднем 27 дней с грозой. Весенние грозы обычно кратковременны.

Снежный покров является фактором, оказывающим существенное влияние на формирование климата в зимний период, в основном вследствие большой отражательной способности поверхности снега. В то же время снежный покров предохраняет почву от глубокого промерзания. Устойчивый снежный покров образуется в середине ноября, таяние снега происходит с конца марта до начала мая. Высота снега достигает 60–70 см. Средняя глубина промерзания почв составляет 60 см.

В течение года преобладают западные и юго-западные направления ветров. Средняя скорость ветра за год 3,5 м/с. Скорость ветра выше в холодное время года (3–4,5 м/с), ниже всего – в июле и августе (2–3 м/с). Штили редки. Время от времени возникают сильные ветры, как правило, 4–7 дней в году. Они имеют скорость 15 – 20 м/с, изредка достигая 28–30 м/с или более. Такие сильные ветры фиксируются примерно раз в десять лет. Относительная влажность воздуха составляет 75–80 %. Коэффициент увлажнения в в среднем составляет 1,2. Туманы в теплое время года появляются ночью и ранним утром, когда воздух сильнее всего остывает. С восходом солнца туманы рассеиваются. В холодное время года туманы возни­кают в любое время суток, но чаще – в утренние часы. Большая часть туманов отмечается с октября по март.

Отрицательные погодные явления. В теплый период нередки ливни с грозами. Они чаще всего наблюдаются при прохождении холодных фронтов в теплое время года. Ливни и талые воды способствуют развитию эрозионных процессов, особенно на открытых незалесенных пространствах. С грозовыми явлениями связано выпадение града. Град выпадает в теплую половину года. Число дней с градом обычно составляет 1 – 2 и лишь в отдельные годы достигает 5 – 6. Выпадает град, как правило, в дневное время. В результате чередования прохождения циклонов и антициклонов и наличия открытых пространств могут возникать сильные ветры (со скоростью более 15 м/с), а с июня по август – сильные ураганы. Влияние тропического воздуха сказывается в образовании горячих и сухих ветров-суховеев, вызывающих засуху. В зимний период территория подвержена гололедно-изморозевым явлениям, возникновению метелей. Метели ухудшают видимость, создают снежные заносы, затрудняют работу транспорта. За период с октября по март обычно бывает 22 дня с гололедом, число дней с изморо­зью такое же. Туманы чаще всего образуются в период с октября по март при взаимодействии теплого воздуха с выхоложенной поверхностью.

**Выводы:**

* согласно СНиП 23–01–99 «Строительная климатология» территория по климатическому районированию относится к строительно-климатической зоне I В;
* климатические условия территории в целом благоприятны для гражданского и промышленного строительства;
* при размещении объектов гражданского строительства, промышленности и иных источников загрязнения окружающей среды необходимо учитывать розу ветров, детально анализировать рассеивающие способности атмосферы (температурные инверсии, туманы и др.), негативное влияние погодных явлений (сильные ветра, метели, суховеи и др.);

**Гидрологическая характеристика**

Реки, протекающие по территории поселения, принадлежат бассейну реки Чепца.

Река Чепца берет начало на северных склонах Можгинской возвышенности, для нее характерны резкие изменения направления течения и большая извилистость на всём протяжении. Чепца – крупнейший левый приток реки Вятка, протекает по северной границе поселения, достигая ширины русла до 120 метров, глубина от 0,5 до 2 метров. Река характеризуется довольно быстрым течением: на плесах 0,4–0,5 м/с, на перекатах – 1,3. Во время весеннего половодья скорость течения увеличивается. Питание реки атмосферное; в меньшей степени – грунтовое. Чепца – типично равнинная река, текущая большей частью в широкой долине с пологими склонами. Река часто меняла русло, но за пределы нынешней поймы не выходила. В пойме Чепцы много озер; обычно они серповидной или вытянутой формы; большая часть – бывшие старицы. Глубина их небольшая. Также много низинных и пойменных болот. Река скована льдом с ноября по апрель, весенний ледоход продолжается 8–9 дней.

Реки МО «Кестымское» по водному режиму относятся к рекам восточно-европейского типа, с четко выраженным весенним половодьем, летней меженью, осенне-летними паводками и зимней меженью. Реки имеют смешанное питание с преобладанием снегового.

Весеннее половодье, обусловленное интенсивным снеготаянием, многоводно и проходит в период с марта по май. Во время прохождения половодья по реке проходит 60–80 % всего годового стока реки. В этот период зона затопления может достигать от пределов только русловой части реки, до затопления всей пойменной поверхности. Летняя межень наступает по окончании весеннего половодья в июне. В этот период реки характеризуются низкими уровнями воды и временными дождевыми паводками различной интенсивности. Осенние дождевые паводки происходят в результате выпадение большого количества осадков (октябрь-ноябрь) и могут являться причиной сильных наводнений. Колебания уровня реки во время паводков в различные годы неодинаковы и составляют в среднем до 1,5–2 м.

В период паводков наполняются водой многие малые реки и ручьи, днища оврагов, которые в период межени высыхают. Зимой все реки покрываются льдом и переходят на грунтовое питание. Первые ледовые явления отмечаются в среднем в конце октября – начале ноября. Ледостав устанавливается во второй – третьей декаде ноября. С начала апреля на реках начинается резкий подъем уровней и разрушение ледяного покрова, появляются закраины, промоины; в середине-конце апреля проходит ледоход.

**Выводы:**

* качество поверхностных вод (загрязненные) сельского поселения неблагоприятно для отдыха и рекреации;
* во время прохождения половодий и паводков – возможно затопление пойменных поверхностей рек.

**Инженерно-строительные условия и минерально-сырьевые ресурсы**

Геолого-геоморфологическая характеристика

В геологическом отношении территория сложена коренными породами пермского возраста, представляющие собой мощные толщи осадочных пород. Верхние горизонты сложены глинами, алевролитами и песчаниками с прослоями мергелей, аргиллитов и конгломератов. Коренные породы перекрыты толщей четвертичных отложений: пески, суглинки с прослоями супесей и глин, гравийно-галечные отложения мощностью до 10 м. В террасированных долинах рек встречаются породы неогенового возраста разного механического состава (пески, супеси, красно-бурые суглинки и глины). В поймах рек – отложения современного аллювия (гравий, песок, галечник).

Рельеф территории волнистый, подвержен эрозии, вследствие чего днища оврагов и балок слагаются делювиальными отложениями. Высоты южной чатси поселения колеблются в пределах 160–180 м; северная часть более расчлененная, абсолютные высоты достигают 240 метров (абсолютные высоты территории повышаются к северу в сторону Верхнекамской возвышенности).

Территория поселения покрыта сетью мелководных рек, вследствие чего незалесенные участки подвержены образованию таких форм рельефа, как балки и овраги. Значительно распространена водная эрозия.

Физико-геологические процессы

Из физико-геологических явлений, имеющих место в пределах территории сельского поселения, следует отметить эрозию, плоскостной смыв, вдоль рек развиты процессы заболачивания и подтопления.

Территория сильно подвержена водной эрозии и образованию овражно-балочной сети. Активное проявление эрозии отмечается преимущественно на территории, сложенной легкоразмываемыми породами (мелкие рыхлые пески, суглинки, супеси) и уклонами поверхности более 2 %. В меандрирующих руслах происходит активный размыв или эрозия вогнутых берегов излучин и накопление речных (аллювиальных) отложе­ний на противоположных (выпуклых) берегах излучин в виде прирусловых отмелей и гряд. Размываемые берега приобретают форму крутых уступов, которые в последующем выполаживаются под действием склоновых процессов – обвальных, осыпных и др. В некоторых местах, при благоприятном геологическом строении, высокие и крутые уступы могут быть осложнены оползневыми процессами.

Хозяйственной деятель­ностью человека, а именно сведением лесов и распашкой склонов, провоцируется процесс эрозии почв. Во время весеннего снеготаяния и после интенсив­ных летних ливней с распаханных полей сносятся сотни тонн плодородного слоя почвы. Смыв почвы наблюдается на территориях с уклоном (от 0,5–1 %) с большой степенью распаханности и на поверхности надпойменных террас.

Процесс заболачивания связан с понижениями рельефа с затрудненным стоком, высоким залеганием грунтовых вод и по большей части приурочен к долинам и поймам рек.

Гидрогеологические условия

Пресные подземные воды содержатся в верхнепермских и четвертичных образованиях. Мощность зоны пресных вод изменяется от 50–80 до 150–200 м. Глубина залегания подземных вод составляет 0,1–3,5 метра. По химическому составу воды пресные, умеренно жесткие. Подземные воды коренных отложений характеризуются сложными гидрогеологическими условиями, которые обусловлены резкой литологической изменчивостью разреза толщи верхнепермских пород на небольших расстояниях, отсутствием выдержанных водоносных горизонтов и надежных водоупоров. В подавляющем большинстве случаев все вскрытые водоносные прослои эксплуатируются совместно и зачастую выводят природные некондиционные воды.

Граница зоны пресных вод располагается на абсолютных отметках 20–30 м и характеризуется активным водообменном и минерализацией до 1 г/л.

Месторождения полезных ископаемых

Низины поймы Чепцы благоприятны для накопления торфа. Поэтому на территории МО «Кестымское» выделено несколько торфяных залежей (Кестым-Кожильское, Гординское).

Последнее оледенение оставило здесь мощный слой морены (6–10 метров), что и стало источником месторождений гравия и гальки.

Инженерно-строительное районирование

К территориям благоприятным для градостроительного освоения относятся относится только южная, относительно ровная, часть территории поселения, где относительные высоты колеблются в пределах 20 метров. Глубина залегание грунтовых вод не менее 2 м. Данные территории благоприятны для всех видов освоения.

Ограниченно благоприятна для градостроительного освоения северная часть территории поселения, более расчлененная, хорошо дренируемая. В геологическом отношении это глины с прослоями алевролитов, песчаников и известняков; песчаники с прослоями мергелей.

Территории неблагоприятные для градостроительного освоения представлены речными поймами и надпойменными террасами, сложенными древними и современными аллювиальными отложениями. Уровень грунтовых вод в речных поймах поднимается выше 0,5 метров. Также неблагоприятны для градостроительного освоения заболоченные понижения, овражно-балочная сеть и отдельные овраги, с продолжающимся на склонах и возвышенностях процессом разрушения и смыва поверхностного слоя земли и развитием эрозии, склоны оврагов могут достигать уклонов 10 % и более. Такие территории занимают 50 % площади поселения.

**Выводы**

* В геолого-геоморфологическом отношении территория сложена устойчивыми породами.
* Рельеф рассматриваемой территории волнистый, территория подвержена водной эрозии и образованию овражно-балочной сети, что ограничивает как градостроительное освоение, так и снижает процент плодородия почв и выводит их из использования в сельскохозяйственных целях. Данный фактор требует проведения комплекса противоэрозионных мероприятий – организационно – хозяйственных, агротехнических, лесомелиоративных и гидротехнических (соблюдение севооборотов, устройство почвозащитных, водорегулирующих лесополос, водоотводящих валов, распашка земель поперек уклона и др.).
* Большая часть территории МО «Кестымское» является ограниченно благоприятной и неблагоприятной для градостроительного освоения.

**Лесные и агроприродные ресурсы**

Территория МО «Кестымское» относится к Набережному участковому лесничеству Балезинского района Удмуртской республики. В 2010 г. разработан Лесохозяйственный регламент Балезинского лесничества Удмуртской Республики. Лесохозяйственный регламент является основой осуществления использования, охраны, защиты, воспроизводства лесов, расположенных в его границах.

В лесохозяйственном регламенте установлены:

1. виды разрешенного использования лесов;
2. возрасты рубок, расчетная лесосека, сроки использования лесов и другие параметры их разрешенного использования;
3. ограничения использования лесов;
4. требования к охране, защите, воспроизводству лесов.

Согласно Лесохозяйственному регламенту леса муниципального образования «Кестымское» относятся к зоне хвойно-широколиственных лесов европейской части Российской Федерации. Преобладающими породами являются ель, береза, осина, серая ольха, пихта; в примеси встречается лиственница сибирская. В избыточно-увлажненных местах и по берегам рек и ручьев произрастает ольха черная, осина, ива, черемуха. В подлеске можно встретить малину, рябину, смородину, жимолость, хорошо развит кустарничковый и травянистый покров из неморальных видов; в елово-пихтовых лесах моховой покров иногда сплошной и состоит из зеленых мхов.

Территория поселения характеризуется лесистостью менее 10 %.

Распределение лесов поселения по целевому назначению и категориям защитных лесов выделено в соответствии с п.1.1.6 и приложением 3 Лесохозяйственного регламента Балезинского лесничества Удмуртской республики (табл. 1).

Таблица 1.

Распределение лесов по целевому назначению и категориям защитных лесов

| **Целевое назначение лесов** | **Номера кварталов или их частей** |
| --- | --- |
| **Защитные леса, всего:** | 52–66,195 |
| в том числе: |  |
| Леса водоохранных зон | 52–66,194,195 |
| Леса, выполняющие функции защиты природных и иных объектов, всего: | 64 |
| в том числе: |  |
| Защитные полосы лесов, расположенные вдоль железнодорожных путей общего пользования, федеральных дорог общего пользования, автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации | 64 |
| Ценные леса | 56,58–64,195 |

Таблица 1. Динамика численности населения.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Кестымское сельское поселение** | **1001** | **1001** | **1010** | **1050** | **1060** | **1100** |

**Диаграмма 1. Динамика численности населения.**

В Кестымском сельском поселении происходит снижение численности населения, это связано с оттоком трудоспособного населения в город. Демографическая ситуация в сельском поселении в период с 2007-2010 года весьма благоприятная. За период с 2010-2016 год население сельское поселение уменьшилось на 102 человека. Ранее рост населения происходил преимущественно благодаря положительному естественному приросту населения.

Наиболее крупными населенными пунктами по показателю общей численности населения на 2019 год являются д.Кестым - 827 чел., наименьшее количество населения проживает в Починок Дома 1186 км - 5 чел.

Таблица 2. Существующее население сельского поселения.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование населённыхпунктов | Население, чел. | Процентноесоотношение, % |
| 1. | Д.Кестым | 827 | 83 |
| 2. | Д.Гордино | 99 | 10 |
| 3. | Д.Котомка | 57 | 5,5 |
| 4. | Д.Коровай | 13 | 1 |
| 5. | Починок Дома 1186 км | 5 | 0,5 |
|  | **Итого:** | **1001** | **100** |

В настоящее время в Кестымском сельском поселении согласно данным Администрации сельского поселения зарегистрированное население составляет 1001 человек.

Средняя существующая жилищная обеспеченность по сельскому поселению составляет 23 кв.м/чел.

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

Кестымское поселение расположено в северной части Удмуртской Республики в 153 км от столицы республики – города Ижевск.

В системе транспортного обслуживания участвуют автомобильный и железнодорожный транспорт. Транспортный каркас территории поселения сформирован автомобильными дорогами регионального, межмуниципального и местного значения.

**Автомобильные дороги и автотранспорт**

Главной автодорогой поселения является региональная а/д Игра – Глазов, пересекающая поселение в меридиональном направлении. Автодорога III технической категории, протяженностью в пределах поселения – 5,9 км.

В системе транспортного обслуживания участвуют также автодороги межмуниципального и местного значения, соединяющие между собой отдельные населенные пункты поселения или являющиеся подъездами к ним, а именно:

* а/д межмуниципального значения Балезино – Кожило – Кестым, IV технической категории, протяженностью в пределах поселения – 2,9 км;
* а/д местного значения (Бурино – Оросово) – Подборное, V технической категории – 3,4 км;
* а/д местного значения (Игра – Глазов) – Котомка, V технической категории – 3,6 км;
* а/д местного значения Октябрьское – Кестым, V технической категории – 4,9 км;
* а/д местного значения подъезд к д. Гордино, V технической категории – 1,5 км;

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет около 22,2 км, из них: регионального значения – 5,9 км, межмуниципального – 2,9 км, местного значения – 13,4 км.

Большинство автомобильных дорог находятся в неудовлетворительном технико-эксплуатационном состоянии и нуждаются в реконструкции или капитальном ремонте.

Участки перечисленных автодорог, проходящие по территории населенных пунктов поселения, одновременно исполняют роль главных улиц, что предъявляет повышенные требования к их благоустройству и обеспечению безопасности движения пешеходов. УДС в населенных пунктах не имеет твердого покрытия и является труднопроезжаемой особенно в весенне-осенний период. Требуется проведение капитального ремонта большинства улиц, дорог и проездов.

**Железнодорожный транспорт**

В меридиональном направлении проектируемую территорию пересекает железнодорожная ветка [Кировского отделения](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8) [Горьковской железной дороги](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0) «Киров – Пермь», протяженность в пределах поселения 6,1 км. На территории поселения станций нет. Ближайшая станция – Балезино – находится в 5,8 км от п. Кестым. Пассажирское сообщение осуществляется ежедневно по направлениям: Санкт-Петербург, Киров, Ижевск, Казань, Глазов.

**Автобусное сообщение**

Муниципальные пассажирские автобусные перевозки осуществляет ИП «Швец Ю.В.» Пассажирское сообщение представлено одним маршрутом Глазов – Балезино через д. Кестым (автобусы ходят ежедневно). Также пригородные перевозки осуществляются частными компаниями, которые имеют более разветвленную сеть автобусных маршрутов.

**Выводы:**

* + Сеть автомобильных дорог связывает все населенные пункты проектируемого сельского поселения, однако, состояние внешних автодорог и улично-дорожной сети в целом неудовлетворительное;
	+ Улично-дорожная сеть населенных пунктов по своим технико-эксплуатационным параметрам не обеспечивают необходимую скорость и безопасность движения и нуждаются в реконструкции и капитальном ремонте.
	+ Регулярное автобусное сообщение охватывает не все населенные пункты поселения. Стоит отметить, что недостаточное количество рейсов в течение дня и количество маршрутов, компенсируется частными автоперевозчиками.
	+ Железнодорожный транспорт не играет важной роли в транспортной инфраструктуре поселения.

Дороги местного значения обеспечивают связь между населенными пунктами внутри поселения и дают выход на дороги регионального и федерального значения. Протяженность дорого местного значения в границах поселения составляет 14,374 км.

В связи с сельскохозяйственной специализацией на территории Кестымского сельского поселения в значительной степени преобладает полевые грунтовые дороги. В неблагоприятные периоды года они труднопроезжаемы и не обеспечивают нормальную организацию сельскохозяйственного производства и своевременную вывозку урожая.

Все населенные пункты, расположенные на территории поселения, имеют круглогодичную транспортную связь, что должно благоприятно сказываться на развитии населенных пунктов и условиях жизни населения.

Пересечения автомобильных и железных дорог на территории поселения выполнены:

* + - в разном уровне – автомобильные дороги федерального значения с железной дорогой;
		- в одном уровне – автомобильные дороги местного значения с железными дорогами.

Объектов обслуживания автомобилей и пассажиров на территории поселения нет.

* 1. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожно-транспортная сеть состоит из дорог IV категории, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 3 метра. В таблице приведен перечень муниципальных дорог. Дороги расположены в границах населенного пункта, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Таблица 4. Перечень дорог сельского поселения.

Информация по автомобильным дорогам, находящимися в муниципальной собственности

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование муниципального образования | Наименование автомобильной дороги | Вид покрытия | Протяженность, м |
| Муниципальное образование «Кестымское» | д.Гордино |
| ул. Центральная | Бетонные плиты | 1518 |
| ул. Колхозная | Бетонные плиты | 445 |
| пер. колхозный | Грунтовое покрытие | 551 |
| д. Котомка |
| ул. Полевая | Грунтовое покрытие | 887 |
| ул. Лесная | Грунтовое покрытие | 290 |
| д. Коровай |
| ул. Заречная | Грунтовое покрытие | 712 |
| д. Кестым |
| ул. Азина | Гравийное | 247 |
| ул. Братьев Касимовых | Гравийное | 1026 |
| ул. Гагарина | Гравийное | 1289 |
| пер. Гагарина | Гравийное | 102 |
| ул. Глазовская | Гравийное | 437 |
| пер. Глазовский | Гравийное | 136 |
| ул. Заречная | Гравийное | 710 |
| ул. Карла Маркса | Гравийное | 714 |
| ул. Кирова | Гравийное | 1101 |
| ул. Ленина | Гравийное | 743 |
| ул. Пастухова | Гравийное | 219 |
| ул. Первомайская | Гравийное | 273 |
| ул. Революции | Гравийное | 287 |
| ул. Сибирская | Гравийное | 632 |
| ул. Труда | Гравийное | 227 |
| ул. Фрунзе | Гравийное | 200 |
| ул. Школьная | Гравийное | 730 |
| пер. Школьный | Гравийное | 431 |
| ул. Энгельса | Гравийное | 467 |

Дороги различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице долевое распределение.

Таблица 5. Состав дорог по типам покрытия.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Тип покрытия | Протяженность,км | Долевой состав,% |
| 1 | Гравийное | 9,971 | 69 |
| 2. | Грунтовое | 2,440 | 17 |
| 3 | Прочие | 1,963 | 14 |
|  | **Итого** | **14,374** | **100** |

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

По данным администрации Кестымское сельского поселения автомобильный парк преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Состав парка транспортных средств представлен в таблице.

Таблица 6. Состав парка транспортных средств.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Количество транспорта |
| Легковой транспорт | Грузовой транспорт |
| Д.Кестым | Лада Калина – 3 шт.РЕНО ЛОГАН – 10 шт.Мицубиси – 2 шт.Сузуки – 1 шт.Гранта – 8 шт.ВАЗ 2114 – 2шт.НИВА – 2 шт.КИА РИО – 2 шт.Шевроле АВРЕО – 1 шт. | КАМАЗ – 7 шт.ЗИЛ – 1 шт.ГАЗель – 5 шт. |
| Д.Котомка | Нива -1 шт.ВАЗ Лада X-Рей -1 шт.Лада Калина -1 шт.В АЗ 2107 – 1 шт. | - |
| Д.Коровай | - |  |
| Починок Дома 1186 км | - |  |

Детальная информация о характеристиках, представленных в таблице видах используемого топлива, отсутствует.

Специализированные парковочные и гаражные комплексы отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки с самовольно возведенными гаражами преимущественно в ж/б исполнении. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых домов.

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

В сельском поселении обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено. Организовано обеспечение школьного маршрута д.Коровай- д.Кестым. Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Движение маршрутных транспортных средств по расписанию организовано в направлении п.Балезино- д.Кестым - г.Глазов, п.Балезино – д.Гордино.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

* 1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно с неусовершенствованным покрытием.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

На территории Кестымского сельского поселения организацией, выполняющей функции по сбору, вывозу, сортировке и размещению отходов, является ООО «Жил фонд транс».

Маршруты движения мусоровозов проходят по всем населенным пунктам сельского поселения.

Крупногабаритный автотранспорт существенно повышает разрушаемость не асфальтированных дорог, повышает загазованность и запыленность дорог, наносит вред окружающей среде.

 Федеральным законом Российской Федерации от 8 ноября 2007 г.№ 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» пользователям автомобильных дорог запрещается осуществлять перевозки по автомобильным дорогам опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов без специальных разрешений (далее – Федеральный закон).

Согласно указанным нормативным актам, перевозка по дорогам тяжеловесных и крупногабаритных грузов может осуществляться только на основании специальных разрешений, выдаваемых в установленном порядке.

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего тяжеловесные грузы, осуществляется уполномоченным органом (ФКУ «Росдормониторинг») с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут (далее – владельцы автомобильных дорог).

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего крупногабаритные грузы, осуществляется уполномоченным органом с владельцами автомобильных дорог и органами управления Госавтоинспекции. Согласование с Госавтоинспекцией проводится также в случаях, если для движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, требуется: укрепление отдельных участков автомобильных дорог; принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог и пересекающих их сооружений и инженерных коммуникаций в пределах маршрута; изменение организации дорожного движения по маршруту движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; введение ограничений в отношении движения других транспортных средств по требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более десяти) транспортного средства по определенному маршруту с аналогичным грузом, имеющим одинаковую характеристику (наименование, габариты, масса). Специальное разрешение выдается на срок до 3-х месяцев.

Международные автомобильные перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов осуществляются в соответствии с Федеральным законом от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Перевозка крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов возможна в случаях, когда груз не может быть разделен на части без риска его повреждения.

Не допускается движение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные грузы, организованными колоннами.

Для обеспечения безопасности при перевозке крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, перечисленных в таблице «Обязательные условия использования автомобилей прикрытия» приложения к Правилам обеспечения безопасности перевозок, необходимо использование автомобилей прикрытия.

Во время перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов запрещается:

* Отклоняться от установленного в специальном разрешении маршрута;
* Превышать указанную в разрешении скорость движения;
* Осуществлять движение во время гололеда, снегопада, а также при метеорологической видимости менее 100 метров;
* Осуществлять движение по обочине дороги, если такой порядок не определен условиями перевозки;
* Останавливаться вне специально обозначенных стоянок, расположенных за пределами проезжей части;
* Продолжать перевозку при возникновении технической неисправности транспортного средства, угрожающей безопасности движения, а также при смещении груза либо ослаблении его крепления.

В случае, если во время движения возникли обстоятельства, требующие изменения маршрута движения, субъект транспортной деятельности обязан получить специальное разрешение по новому маршруту в установленном порядке.

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

Количество автомобильного транспорта в сельском поселении повысилось до 64 ед. Предполагается дальнейший рост численности легкового и грузового транспорта.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

 *Загрязнение атмосферы.*

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

 *Воздействие шума.*

Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

 *Снижение двигательной активности.*

Исследования 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 сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру поселка и характер дорожно – транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки где проходят в основном внутри квартальные дороги, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Источником возможного шумового (акустического) загрязнения может являться железнодорожный транспорт.

Учитывая сравнительно высокий уровень автомобилизации населения поселка, 64 ед. ТС/1000 человек, немаловажным является снижение уровня двигательной активности.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей поселка направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

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

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории сельского поселения ряда проблем транспортного обеспечения:

* Отсутствие качественного дорожного полотна во всех населенных пунктах сельского поселения;
* Слабое развитие улично-дорожной сети;
* Низкое развитие автомобильного сервиса (АЗС, СТО, мойки);
* Низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

Действующим генеральным планом предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основные решения генерального плана:

* Обеспечить транспортную связь дорожных сетей, путем устройства охраняемого железнодорожного переезда с автоматическими шлагбаумами;
* Произвести реконструкцию улиц с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: расширение проезжих частей, усиление дорожных одежд, уличное освещение, пешеходные тротуары, водоотводные сооружения, средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры), перекладку инженерных коммуникаций, благоустройство и озеленение прилегающих территорий;
* Строительство новых улиц в проектируемой застройке с учетом предлагаемой планировочной и транспортной структуры, нормативных документов и требований.

При проектировании улично-дорожной была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития.

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

* Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190- ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
* Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
* Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
* Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
* Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Генеральный план Кестымского сельского поселения Балезинского района Удмуртской Республики от 2012 г.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

* Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
* Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;
* Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
* Условия 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;
* Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

РАЗДЕЛ 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И

ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.

* 1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения.

Прогноз численности населения Кестымского сельского поселения на расчетный срок производился на основе данных администрации муниципального образования «Кестымское» на 1 января 2019 года.

Постоянное население сельского поселения по состоянию на 2019 г. составляет 1001 человек.

**Прогнозная численность населения.**

* + На 1 этап численность населения по проекту составит 1060 человек.
	+ На 2 этап численность населения по проекту составит 1100 человек.
	+ На 3 этап численность населения по проекту составит 1200 человек.

Проектом предлагается оптимистический вариант дальнейшего социально-экономического развития сельского поселения. Предлагается сохранение действующих предприятий; сохраняется занятость на существующих предприятиях.

Основную возрастную группу трудовых ресурсов сельского поселения Восточное сельское поселение составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность. В структуре трудовых ресурсов не учитывается категория работающих подростков (до 16 лет) ввиду всеобщего обязательного среднего образования.

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

Потенциально возможно незначительное изменение количества грузового автотранспорта, что связано с планируемым вводом в эксплуатацию промышленных предприятий. В целом, учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

* 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в сельском поселении, не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность поселка в территориальной структуре Российской Федерации и Свердловская область, останется железнодорожный транспорт. В границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

* 1. Прогноз развития дорожной сети.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично – дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения, в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

Таблица 11. Прогноз развития дорожной сети.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ | Протяженность,км | Тип покрытиясуществующий | Тип покрытияпроектируемый |
| 1 | Прокладка гравийных дорог вместогрунтовых | 2,44 | Грунтовый | Гравийный |
| 2. | Прокладка асфальтированных дорог вместогравийных | 1,101 | Гравийный | Асфальтированный |

* 1. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции изменения уровня автомобилизации, к 2035 году наступит стабилизация с дальнейшим сохранением в пределах 64 единиц на 1000 человек населения. С учетом прогноза изменения численности населения количество автомобилей у населения к расчетному сроку составит 90 единиц.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения представлен в таблице.

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Таблица 12. Прогноз уровня автомобилизации.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Показатели | Этапы |
| 1 этап2019-2024 гг. | 2 этап 2025-2029 гг. | 3 этап 2030-2035 гг. |
| **2019 г.** | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | 2024 г. |
| 1. | Общая численностьнаселения, чел. | 1001 | 1001 | 1010 | 1050 | 1060 | 1100 | 1200 | 1300 |
| 2. | Количествоавтомобилей у населения, ед. | **40** | 45 | 50 | 60 | 64 | 70 | 80 | 90 |
| 3. | Уровень автомобилизации населения,ед./1000 чел. | **40** | 44 | 49 | 60 | 64 | 70 | 73 | 77 |

* 1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается стабилизация аварийности в целом на уровне 2 случаев в год (к 2020 году) с незначительным ростом, связанным с увеличением количества транспортных средств. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут реализация разработанного проекта организации дорожного движения (ПОДД), выполнение предписаний, выданных ОГИБДД ОМВД России по Балезинскому району, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП не более 1 случаев в год.

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

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10.

РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

* 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

* Оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;
* Реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;
* Пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 14. Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | Ед. изм. | Варианты развития |
| Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| 1. | Индекс новогостроительства | % | 100 | 50 | 0 |
| 2. | Удельный вес дорог,нуждающихся в капитальном ремонте(реконструкции) | % | 50 | 0 | 100 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | Ед. изм. | Варианты развития |
| Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| 3. | Существующаяпротяженность дорог | км | 14,374 | 14,374 | 14,374 |
| 4. | Прирост протяженности дорог (ремонт и строительствоновых) | км | 0 | 0 | 0 |
| 5. | Общая протяженностьдорог | км | 14,374 | 14,374 | 14,374 |

В рамках реализации данной программы, предлагается принять первый вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

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

Транспортно-пересадочный узел (сокращённо ТПУ) — пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения. Как правило, ТПУ возникают в крупных транспортных узлах с целью оптимизации перевозочного процесса.

Территория ТПУ, как правило, является собственностью двух или более транспортных фирм либо обслуживает сразу несколько видов транспорта одной фирмы. В отличие, например, от обычных автобусных остановок, на территории ТПУ могут устанавливаться внутренние правила, регламентируемые оплату проезда в транспорте.

Рисунок 2. Остановка общественного транспорта.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

* Ремонт существующих остановок.
* Разработка новой схемы расписания маршрутов автобусного сообщения.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

* Установка новых остановок в планируемых районах поселения.
	1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

Сеть улиц, дорог, площадей и пешеходных пространств должна проектироваться как единая общегородская система, в которой четко разграничены функции ее составляющих.

Улично-дорожную сеть увязывают с планировочной структурой поселения и прилегающей к нему территорией, обеспечивая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими поселениями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Рисунок 3. Платная парковка.

ЕПП - совокупность объектов парковочного пространства, включающая парковки на улично-дорожной сети муниципального образования и внеуличные парковки всех видов и типов, функционирующие, в том числе на платной основе.

Разработанные НПА направлены на реализацию комплексного подхода к созданию единого парковочного пространства и позволяют на федеральном уровне:

* Утвердить единые термины и определения в данной сфере.
* Определить базовые правила по созданию парковочных пространств.
* Разработать единую методику определения размера платы
* Определить единую политику в отношении парковочных льгот.
* Рассмотреть возможные механизмы ГЧП в рамках развития ЕПП
* Утвердить порядок ведения реестра парковок на территории города.
* Закрепить обязанность по информированию населения о создании

платных парковок.

* Закрепить минимальный необходимый набор способов внесения платы
* Ввести единую классификацию парковок.
* Обеспечить внесение изменений в действующие акты с целью устранения коллизий и недопущения противоречий в нормативной базе.

Разработка предложений по совершенствованию правовой базы ЕПП на муниципальном уровне.

1. Устав муниципального образования в части регламентации полномочий органов местного самоуправления в сфере ЕПП.
2. Система муниципальных правовых актов по вопросам создания парковок:
* Решение о создании парковок.
* Правила создания и пользования парковками.
* Размер платы за парковку.
* Методика расчета платы за парковку.
* Порядок определения оператора.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

* Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства.
	1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Пешеходные зоны — это населенные пункты тяготения с неограниченным функциональным составом объектов. Здесь для пешеходов обеспечивается полная безопасность и комфорт пребывания.

Отдельными видами эффекта (наряду с влиянием на количество ДТП) от сооружения пешеходных и велосипедных дорожек являются следующие:

* Польза от нового пешеходного и велосипедного движения.
* Влияние на безопасность участников дорожного движения.
* Сокращение потребности в доставке школьников автотранспортом в школу.
* Польза окружающей среде от перехода от пользования автомобилем на велосипедное или пешее движение.
* Комплексная польза от увеличения пешеходного и велосипедного движения.

Цели разработки концепции:

* Создание инфраструктуры для велосипедных передвижений как вида транспорта, включая велосипедные дорожки, выделенные полосы движения, места стоянки и хранения велосипедов и т.д.;
* Обеспечение зимнего содержания инфраструктуры велосипедных передвижений;
* Этапы разработки концепции:

1-й этап – предложения по созданию рабочих органов, определению источников финансирования, разработка и реализация проектов по созданию условий для рекреационных поездок, начало формирования сети веломаршрутов, допустимых в рамках существующего правового поля.

2-й этап – разработка связанной максимально безопасной сети веломаршрутов и велопарковок в населенных пунктах.

3-й этап – предложения по интеграции велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру сельского поселения на основе завершения формирования веломаршрутной сети.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

* Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

* Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения

в существующих районах сельского поселения.

* Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в планируемых районах сельского поселения.
	1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

Транспортные средства грузового транспорта, коммунальных и дорожных служб должны соответствовать требованиям:

* Вибрационных характеристик.
* Шумовых характеристик.
* Требования окраски.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

* Обновление автопарка организации «Дорожного ремонтно-строительного управления» (организации по уходу за территорией сельского поселения).
* Обновление автопарка организации вывоза мусора.
* Реконструкция железнодорожных переездов с учетом передвижения грузового транспорта.
* Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход существующих жилых зон.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

* Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход

проектируемых жилых зон.

* 1. Мероприятия по развитию сети дорог.

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

* Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги.
* Перекладка существующих грунтовых дорог в асфальтированные дороги.
* Реконструкция мостов.
* Ремонт отбойников.
* Ремонт дорожных знаков.
* Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог.
* Разработка «Проекта организации дорожного движения».
* Разработка «Комплексной схемы организации дорожного движения».

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

* Строительство асфальтированных дорог в населенных пунктах сельского поселения.
* Покупка и строительство отбойников.
* Установка дорожных знаков.
* Разработка новой «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры».

РАЗДЕЛ 5. ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Инвестиционные проекты по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

1. Реализация системы развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.
2. Реализация системы развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.
3. Реализация системы развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.
4. Реализация системы развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.
5. Реализация системы развития сети дорог.

**Рисунок 4. Факторы, определяющие уровень загруженности ДС.**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

* Проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
* Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* Обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-

методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

* Замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
* Установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.
	1. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

* Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
* Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
* Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом;
* Автоматизация продажи проездных документов на автомобильный общественный транспорт.
	1. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Снижение энергоемкости и материалоемкости перевозок достигается путем внедрения более экономичных силовых установок, применением подвижного состава большей грузоподъемности и меньшей собственной массы, повышением уровня технической эксплуатации и эффективности использования подвижного состава.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения. К таким заменителям предъявляется ряд технических требований:

* Они должны обладать физико-химическими свойствами, позволяющими использовать их на транспортных средствах без ухудшения технических параметров или существенного ограничения сферы применения;
* Земные запасы этого топлива или сырья для его получения должны быть достаточны велики;
* Отрицательное воздействие на окружающую среду при добыче, получении, хранении, использовании этих видов топлива должно быть приемлемым по характеру и размерам.

Среди альтернативных типов топлив в настоящее время привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и т.д. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. *Организационно-правовые мероприятия* включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.
2. *Архитектурно-планировочные мероприятия* обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон города (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и др.) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.
3. *Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия* позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.
4. *Эксплуатационные мероприятия* осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.
	1. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно - аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

* Повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
* Координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
* Повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
* Повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);
* Оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;
* Полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ

**ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Источники инвестиций предлагается получать из бюджетов:

* Российской Федерации;
* Удмуртской Республики
* Балезинского муниципального района
* Кестымского сельского поселения
* Благотворительных грантов и негосударственных фондов.

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет

**1 650** тыс. рублей, в т.ч. по видам мероприятий:

* Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая создание парковочных мест – **100** тыс. руб.
* Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения – **550** тыс. руб.
* Система развития сети дорог – **1000** тыс. руб.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в следующих таблицах.

* 1. Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.

**Таблица 15. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов с указанием источников финансирования.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. |
| 1. | Ремонт остановок всуществующих населенных пунктах |  шт |  |  |
| 1.1. | Д.Кестым | шт | 4 |  2019-2035 |
| 1.2. | Д.Гордино | шт | 2 |  2019-2035 |
| 1.3. | д. Котомка | шт | 1 |  2019-2035 |
| 1.4 | Д.Коровай | шт. | 2 | 2019-2035 |
| 2. | Установка посадочной автобусной остановки в д.Кестым по ул.Кирова (д.№.1) | шт. | 2 | 2019-2035 |
| 2. | Разработка новой схемы расписания маршрутовавтобусного сообщения | шт | 1 | 2 этап 2021-2035 |

* 1. Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

**Таблица 16. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства с указанием источников финансирования.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. | Общая стоимость,тыс. руб. |
| 1. | Строительство новыхпарковочных пространств в каждом населенном пункте | шт | 10 | 2 этап 2021-2025 | 100 |
| 2. | Ежегодное нанесениеразметки парковочного пространства | шт (за 4 года) | 10 | 3 этап 2026-2030 | 50 |
|  | Итого  |  | 150 |

* 1. Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

**Таблица 17. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения с указанием источников финансирования.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. | Общая стоимость,тыс. руб. |
| 1. | Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного ивелосипедного передвижения | шт (за 4 года) | 1 | 1 этап 2019-2023 | 50 |
| 2. | Создание зон пешеходного ивелосипедного передвижения в населенных пунктах | шт | 1 | 1 этап 2019-2023 | 400 |
| 3. | Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного ивелосипедного передвижения | шт (за 4 года) | 1 | 2 этап 2019-2023 | 50 |
| 4. | Реконструкция зонпешеходного и велосипедного передвиженияв населенных пунктах | шт | 1 | 3 этап 2024-2035 | 200 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 5. | Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного ивелосипедного передвижения | шт (за 4 года) | 1 | 3 этап 2026-2030 | 50 |
| 6. | Создание зон пешеходного и велосипедного передвиженияв планируемых районах | шт | 1 | 4 этап 2031-2035 | 400 |
| 7. | Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного ивелосипедного передвижения | шт (за 4 года) | 1 | 4 этап 2031-2035 | 50 |
|  | **Итого** | **1 200** |

* 1. Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

**Таблица 18. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб с указанием источников финансирования.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. | Общая стоимость,тыс. руб. |
| 1. | Обновление автопарка организации ИП «Швец Ю.В.» (организации по уходу за территориейсельского поселения) | шт | 2 | 1 этап 2019-2024 | 2 000 |
| 2. | Обновление автопаркаорганизации вывоза мусора | шт | 2 | 1 этап 2019-2024 | 2 000 |
|  | **Итого** | **4 000** |

* 1. Система развития сети дорог.

**Таблица 19. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития сети дорог с указанием источников финансирования.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. | Общая стоимость,тыс. руб. |
| 2. | Перекладка существующих гравийных дорог васфальтированные дороги | км | 8.14 | 1 этап 2019-2024 | 33 000 |
| 3. | Перекладка существующих грунтовых дорог васфальтированные дороги | км | 1.16 | 1 этап 2019-2024 | 4 200 |
| 4. | Ежегодное нанесение дорожной разметкиасфальтированных дорог | шт (за 4 года) | 1 | 1 этап 2019-2024 | 100 |
| 5. | Реконструкция мостов | шт | 1 | 1 этап 2019-2024 | 5 000 |
| 6. | Разработка «Проекта | шт | 1 | 1 этап 2019-2024 | 50 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. | Общая стоимость,тыс. руб. |
|  | организации дорожногодвижения» |  |  |  |  |
| 9. | Установка дорожных знаков всуществующих населенных пунктах | шт(комплект) | 10 | 3 этап 2030-2035 | 100 |
| 10. | Ежегодное нанесение дорожной разметкиасфальтированных дорог | шт (за 4 года) | 1 | 3 этап 2030-2035 | 200 |
| 11. | Строительство новыхасфальтированных дорог населенных пунктах | км | 5 | 3 этап 2030-2035 | 20 000 |
| 12. | Ежегодное нанесение | шт (за 4 года) | 1 | 3 этап 2030-2035 | 200 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование работ и затрат | Единицаизмерения | Объем работ | Срок, гг. | Общая стоимость,тыс. руб. |
|  | дорожной разметкиасфальтированных дорог |  |  |  |  |
| 14. | Установка дорожных знаков внаселенных пунктах | шт (комплект) | 10 | 3 этап 2030-2035 | 100 |
| 15. | Разработка новой«Программы комплексногоразвития транспортной инфраструктуры» | шт | 1 | 3 этап 2030-2035 | 50 |
|  | **Итого** | **63 200** |

6.5. Финансовые потребности для реализации программы.

**Таблица 20. Источники финансирования инвестиционных программ по бюджетам.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общаястоимость, тыс. руб. | Источник финансирования, тыс. руб. |
| РФ | РБ | МР | СП | ГиФ |
| **Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая создание****Парковочных мест** |  |  |  |  |  |  |
| Итого | ***100*** | 50 | 30 | 5 | 7 | 8 |
| **Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного****передвижения** |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общаястоимость, тыс. руб. | Источник финансирования, тыс. руб. |
| РФ | РБ | МР | СП | ГиФ |
| Итого | ***2050*** | 850 | 600 | 200 | 200 | 200 |
| **Система развития сети дорог** |  |  |  |  |  |  |
| Итого | ***63 200*** | 33 000 | 20 000 | 6 000 | 2 000 | 3 200 |
| **Итого****по всем мероприятиям:** | **64 850** | **33 300** | **20 180** | **6 055** | **2 057** | **3 258** |

**Таблица 21. Источники финансирования инвестиционных программ по этапам.**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общаястоимость, тыс. руб. |
| 1 этап2019-2023 гг. | 2 этап2024-2028 гг. | 3 этап2029-2035 гг. |
| **Система развития****инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая создание парковочных мест** |  |  |  |  |
| Итого | ***15 600*** | 100 | 10 000 | 5 500 |
| **Система развития****инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Итого | ***2 050*** | 550 | 500 | 1 000 |
| **Система развития****инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных****средств коммунальных и****дорожных служб** |  |  |  |  |
| Итого | ***6 600*** | 4 000 | 2 600 |  |
| **Система развития сети дорог** |  |  |  |  |
| Итого | ***63 200*** | 42 350 | 500 | 20 350 |
| Итого**по всем мероприятиям:** | **87450** | **47 000** | **13 600** | **26 850** |

**Таблица 22. Источники финансирования инвестиционных программ.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общаястоимость, тыс. руб. | Источник финансирования, тыс. руб. |
| РФ | РБ | МР | СП | ГиФ |
| **Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая создание****Парковочных мест** |  |  |  |  |  |  |
| 1 этап 2019-2024 гг. | 100 | 20 | 40 | 25 | 5 | 10 |
| 2 этап 2025-2030 гг. | 10 000 | 3 000 | 3 000 | 2 500 | 500 | 1 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общаястоимость, тыс. руб. | Источник финансирования, тыс. руб. |
| РФ | РБ | МР | СП | ГиФ |
| 3 этап 2030-2035 гг. | 5 500 | 1 100 | 2 200 | 1 375 | 275 | 550 |
| ***Итого*** | ***15600*** | ***4 120*** | ***5 240*** | ***3 900*** | ***780*** | ***1 560*** |
| **Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного****передвижения** |  |  |  |  |  |  |
| 1 этап 2019-2024 гг. | 550 | 250 | 150 | 50 | 50 | 50 |
| 2 этап 2025-2030 гг. | 500 | 200 | 150 | 50 | 50 | 50 |
| 3 этап 2030-2035 гг. | 1 000 | 400 | 300 | 100 | 100 | 100 |
| ***Итого*** | ***2050*** | ***850*** | ***600*** | ***200*** | ***200*** | ***200*** |
| **Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных****средств коммунальных и дорожных****служб** |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общаястоимость, тыс. руб. | Источник финансирования, тыс. руб. |
| РФ | РБ | МР | СП | ГиФ |
| 1 этап 2019-2024 гг. | 4 000 | 800 | 1 600 | 1 000 | 200 | 400 |
| 2 этап 2025-2029 гг. | 2 600 | 520 | 1 040 | 650 | 130 | 260 |
| 3 этап 2030-2035 гг. |  |  |  |  |  |  |
| ***Итого*** | ***6 600*** | ***1 320*** | ***2 640*** | ***1 650*** | ***330*** | ***660*** |
| **Система развития сети дорог** |  |  |  |  |  |  |
| 1 этап 2019-2024 гг. | 42 350 | 20 000 | 14 000 | 4 350 | 2 000 | 2 000 |
| 2 этап 2025-2029 гг. | 500 | 200 | 150 | 50 | 50 | 50 |
| 3 этап 2030-2035 гг. | 20 350 | 7 000 | 8 000 | 2 350 | 1 500 | 1 500 |
| ***Итого*** | ***63 200*** | ***27 200*** | ***22 150*** | ***6 750*** | ***3 550*** | ***3 550*** |
| **Итого****по всем мероприятиям:** | **87 450** | **33 490** | **30 630** | **12 500** | **4 860** | **5 970** |

**РАЗДЕЛ 7. ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

* Повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог, экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
* Снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций сельского поселения;
* Обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным межрайонным маршрутам.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам её исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы.

Критериями оценки являются:

* Эффективность.
* Результативность.
* Финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с её реализацией.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утверждённых на очередной финансовый год.

Устойчивость транспортной системы определяется ее способностью обеспечивать качественное удовлетворение потребностей общества в перевозках при одновременной минимизации негативных воздействий на здоровье населения и составление окружающей среды

Политика, направленная на обеспечение устойчивости транспортных систем, получила название «устойчивой транспортной политики».

РАЗДЕЛ 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории 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.

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

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по 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 пермского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* Запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* Разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

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

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