

**АДМИНИСТРАЦИЯ
ВЕРХОВОНДАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ДАРОВСКОГО РАЙОНА КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

26.12.2017

№ 94

с. Верховонданка

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области на 2018-2036 годы

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом муниципального образования Верховонданское сельское поселение Даровского района Кировской области, администрация Верховонданского сельского поселения **ПОСТАНОВЛЯЕТ**:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области на 2018-2036 годы (далее – Программа) согласно приложению.

2. Установить, что реализация мероприятий Программы и их финансирование осуществляется в рамках расходных обязательств, утверждаемых решением Верховонданской сельской Думы о местном бюджете на соответствующий финансовый год.

3. Признать утратившими силу постановления администрации Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области:

3.1. От 30.09.2016 № 51 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области на 2016-2036 годы».

3.2. От 15.03.2017 № 21 «О внесении изменений в постановление администрации Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области от 30.09.2016 № 51».

4. Настоящее постановление вступает в силу в соответствии с действующим законодательством, подлежит опубликованию в Информационном бюллетене органов местного самоуправления Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области и размещению на официальном сайте органов местного самоуправления Даровской муниципальной район Кировской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Глава администрации
Верховонданского сельского поселения Г.А. Гребнева

Приложение

УТВЕРЖДЕНА
постановлением
администрации
Верховонданского
сельского поселения

26.12.2017 № 94

Программа
комплексного развития транспортной инфраструктуры
на территории Верховонданского сельского поселения
Даровского района Кировской области на 2018-2036 годы

2017 год

Паспорт

**Программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры на территории Верховонданского
сельского поселения Даровского района Кировской области
на 2018-2036 годы**

Паспорт программы

Наименование	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Верховонданского сельского поселения Даровского района Кировской области на 2018-2036 годы
Основание для разработки Программы	<p>Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; 3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» 4. Генеральный план муниципального образования Верховонданское сельское поселение, утвержденный решением Верховонданской сельской Думы Даровского района Кировской области 25.12.2017 № 31
Заказчик Программы	Администрация Верховонданского сельского поселения: местонахождение: с. Верховонданка Даровского района Кировской области
Основной разработчик Программы	Администрация Верховонданского сельского поселения: местонахождение: с. Верховонданка Даровского района Кировской области
Цели и задачи Программы	<p>Целью программы является: Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Верховонданского сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <p>увеличение протяженности автомобильных дорог мест-</p>

	<p>ного значения, соответствующих нормативным требованиям;</p> <p>обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования муниципального образования;</p> <p>развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения;</p> <p>повышение экологической безопасности и качества уровня жизни;</p> <p>организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма</p>
<p>Целевые индикаторы и показатели</p>	<p>Технико-экономические показатели:</p> <p>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</p> <p>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</p> <p>протяженность пешеходных дорожек;</p> <p>протяженность велосипедных дорожек;</p> <p>обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;</p> <p>Социально-экономические показатели:</p> <p>улучшение транспортного обслуживания населения</p> <p>Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта</p> <p>Финансовые показатели:</p> <p>снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог</p>

Сроки и этапы реализации Программы	Мероприятия Программы охватывают период 2016 – 2020 годы и на перспективу до 2034 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.
Объемы и источники финансового обеспечения Программы	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2016 – 2036 годах – 2560 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Общий объем финансирования программы на 2016-2020 годы составляет 800 тыс. рублей, в том числе по годам:</p> <p>2018 год – 160 тыс. рублей; 2019 год – 160 тыс. рублей; 2020 год – 160 тыс. рублей; 2021 год – 160 тыс. рублей; 2022 год – 160 тыс. рублей;</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018– 2036 годов, уточняются при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
Мероприятия запланированные Программой	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p>

	<p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>развитая транспортная инфраструктура, обеспечивающая стабильное развитие;</p> <p>современная система обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования;</p> <p>снижение к 2036 году доли автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, за счет реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомо-</p>

1. Общие положения

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен также 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 муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Верховонданского сельского поселения (далее – Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры – одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения. Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Автомобилизация общества является важнейшей составляющей его развития. Автомобильный транспорт – одна из крупных отраслей экономики села, которая оказывает влияние на все сферы общественного производства. Является фактором, определяющим эффективность развития производительных сил, средством удовлетворения экономических и социальных потребностей населения, обеспечения территориальных связей и мобильности общества. Повышение эффективности работы автомобильного транспорта является важнейшей государственной задачей.

Протяженность дорог общего пользования местного значения Верховонданского сельского поселения 12,5 км.

Верховонданское сельское поселение расположено в северо-западной части Даровского района. Граничит с Вонданским сельским поселением, Даровским городским поселением, колхозом «Черновской» Шабалинского района и колхоза «Мир» Октябрьского района Костромской области.

Климат умеренно-континентальный. Зима (ноябрь-март) умеренно-холодная, многоснежная. Самый холодный месяц – январь. Преобладающая дневная температура воздуха в наиболее холодный период – 5°С, - 12°С. Ночная - 7°С, - 15°С. Юго-западные ветры нередко вызывают оттепели, после которых образуется гололед. Осадки выпадают в виде снега.

Весна (апрель-май) прохладная с ясной погодой. Осадки в начале сезона выпадают в виде мокрого снега, в конце – в виде дождя. По ночам до конца 1 декады июня бывают заморозки. Снежный покров сходит к концу апреля.

Лето (июнь – август) умеренно-теплое. Самый теплый месяц – июль. Средняя температура воздуха днем 15-21°С, ночью 11-14 ° С. Осадки выпадают в виде кратковременных дождей ливневого характера с грозой, реже затяжных дождей.

Осень (сентябрь-октябрь) пасмурная, дождливая. Осадки выпадают в виде затяжных морозящих дождей, в конце сезона с мокрым снегом. Безмо-

розный период длится 117 дней. В октябре начинаются заморозки, выпадает первый снег.

Ветры в течении года юго-западные и южные, преобладающая скорость 3-5 м/с.

Рельеф местности в основном ровный, пересеченный многочисленными логами и речками. Ландшафт благоприятен для проживания населения, жилищного и промышленного строительства, ведения сельского хозяйства и иных видов хозяйственной деятельности.

Поверхностным водным источником является река Ванданка, артезианские воды используются для водоснабжения и иных целей.

Поселение занимает площадь 544 кв.км.

Численность населения на 01.01.2017 составила 452 человек. Плотность населения составляет 8 человек на 1 кв.км.

Административный центр, **с. Верховонданка**, расположен в 25 км. от районного центра. Расстояние до областного центра (г. Киров) - 210 км.

В состав муниципального образования входят также **с. Александровское** и 5 деревень: **Мухачи, Бараки, Башары, Ердяки, Климаны.**

Численность населения поселения в разные годы представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения, чел.		
на 01.01.2002	на 01.01.2006	на 01.01.2017
1197	836	452

Возрастная структура благоприятна. По своему составу на 01.01.2017 население распределилось следующим образом: дети дошкольного возраста – 12 человека, школьного возраста – 102 человек, трудоспособное население - 260 человек. Пенсионного возраста – 88 человек, что составляет 33,85% населения в трудоспособном возрасте или 18,52 % от общей численности населения, 44,2% лиц моложе трудоспособного возраста. Женское население преобладает над мужским (290 и 185 соответственно).

Источником водоснабжения являются артезианские скважины, водоснабжение централизованное. В жилой индивидуальной застройке имеются надворные туалеты и выгребные ямы.

Верховонданское сельское поселение не имеет централизованной системы газоснабжения. Снабжение населения газом ведется баллонами.

Индивидуальная жилая застройка и большая часть мелких общественных и коммунально-бытовых потребителей оборудованы печами и котлами на твердом топливе. Для горячего водоснабжения указанных потребителей используются электрические водонагреватели.

Теплоснабжение производственных объектов предприятий осуществляется от собственных котельных, размещенных на территории предприятий.

Обеспеченность жилыми помещениями – 11,5 тыс. кв.м, что составляет 24,2 кв. м на человека. Доля ветхого и аварийного жилья – 0,9 %.

Одним из основных факторов, определяющих перспективы экономического развития муниципального образования и его место в районе и области, является развитие агропромышленного комплекса.

Основными задачами отрасли на расчетный период останутся:

- увеличение объемов производства молока, мяса, за счет увеличения поголовья животных и повышения их продуктивности;
- реконструкция и строительство животноводческих помещений.
- восстановление орошаемых земель, а также их эффективное использование для интенсивного выращивания кормовых культур.

Также рекомендуется развивать виды экономической деятельности, характеризующиеся небольшими капиталовложениями, не критичными к обеспеченности высококвалифицированными, со специальным уклоном, производственными кадрами и минимальным воздействием на окружающую среду (к таким можно отнести, например, ЛПХ, К(Ф)Х).

Направления, которые в совокупности позволят обеспечить достижение поставленных целей развития поселения:

развитие сельского хозяйства и АПК в целом;

развитие социальной инфраструктуры.

Решение задач в области развития агропромышленного комплекса и социальной инфраструктуры должно осуществляться путем реализации инвестиционных проектов и программ на уровне страны, региона и муниципальных образований.

Предприятия, учреждения, организации, функционирующие на территории муниципального образования, представлены в таблице 2.

Таблица 2

**ПРЕДПРИЯТИЯ, УЧРЕЖДЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ, ФУНКЦИОНИРУЮЩИЕ НА
ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Наименование предприятия, учреждения, организации	Среднесписочная численность работающих
Администрация Верховонданского сельского поселения	9
СПК колхоз «Дружба»	20
ООО «Дружба»	4
колхоз «Александровский»	
МКОУООШ с. Верховонданка:	6
Верховонданский ФАП	1
Александровский ФАП	1
Библиотека с. Верховонданка	1
МКДОУ детский сад с. Верховонданка	7
Почта России с. Верховонданка	2
Почта России с. Александровское	1
МКУК Верховонданский ЦСДК	2
МБОУ для детей сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, специальная (коррекционная) школа-интернат для детей сирот и детей, оставшихся без попечения родителей с ограниченными возможностями здоровья VIII вида им. Г.С. Плюснина с. Верховонданка	100
ООО «ПАЛИР» магазин Дружба	2
магазин № 14 РАЙПО	3
магазин № 14 РАЙПО	2

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Состояние транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной инфраструктуры поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения в муниципальном образовании.

Внешний транспорт на территории поселения представлен одним видом – автомобильным. В населенном пункте внешний транспорт не имеет больших объемов.

Внешний транспорт имеет большое значение с точки зрения сообщения поселения с районным и областным центрами и соседними муниципальными образованиями.

Автотранспортные предприятия на территории муниципального образования отсутствуют. В муниципальном образовании внутренний общественный транспорт в настоящее время отсутствует. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Основным и единственным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

На территории поселения действует один пассажирский автотранспортных маршрутов, доставляющих пассажиров до пгт Даровской (районного центра) и обратно: доставляет пассажиров с. Верховонданка и с. Александровское, прилегающих малонаселенных деревень,

В населенных пунктах поселения регулярный внутрисельский автобусный транспорт в настоящее время отсутствует. Большинство же трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Ученики МКОУ СОШ пгт Даровской из с. Верховонданка доставляются к месту учебы (понедельник) и обратно (суббота) школьным автобусом.

Перераспределение основных транспортных направлений в рассматриваемом периоде не планируется.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных (придомовых) участках жителей, автотранспорт предприятий, учреждений, организаций - в пределах участков указанных юридических лиц.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов. Улично-дорожная сеть в разрезе населенных пунктов и улиц представлена в таблице 3.

Таблица 3

Улично-дорожная сеть

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, м	Ширина проезжей части, м	Объекты, которые на улице расположены
с. Верховонданка				
1.	ул. Кооперативная	1000	7	- жилая застройка; - административное здание; - 2 магазина; - ДК; - подстанция РЭС;
2.	ул. Строителей	372	4	- жилая застройка
3.	ул. Мира	424	4	- жилая застройка; - подстанция РЭС
4.	ул. Механизаторов	762	4	- жилая застройка;
5.	ул. Труда	324	4	- жилая застройка
6.	ул. Лесная	326	4	- жилая застройка
7.	ул. Солнечная	271	4	- жилая застройка
8.	ул. Советская	636	4	- жилая застройка; - ФАП - здания школы-интернат
9.	ул. Школьная	291	4	- жилая застройка; - почта

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, м	Ширина проезжей части, м	Объекты, которые на улице расположены
10.	ул. Победы	200	4	- жилая застройка; - музей ООШ
11.	ул. Набережная	139	4	- жилая застройка - здания школы-интернат - школьный гараж;
12.	ул. Новая	312	4	- жилая застройка; - детский сад;
13.	Проезд с ул. Советской от дома № 5 на ул. Набережную дом № 1	100	2	
14.	Проезд с ул. Кооперативной от дома № 4 до ул. Механизаторов к дому № 5	200	2	
15.	Проезд с ул. Кооперативной от дома № 4 до свалки	500	2	
16.	Проезд с ул. Школьной от дома № 8 до ул. Труда дом № 12	400	2	
17.	Проезд с ул. Труда дом № 12 до ул. Солнечной дом № 8	200	2	
18.	Продолжение улицы Советской от дома № 25 до кладбища	345	4	

с. Александровское

1.	ул. Кооперативная	732	7	- жилая застройка; - магазин - контора колхоза - ДК
2.	ул. Новая	411	4	- жилая застройка;
3.	ул. Ульянова	1531	4	- жилая застройка; - ФАП;
4.	ул. Набережная	582	4	- жилая застройка

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, м	Ширина проезжей части, м	Объекты, которые на улице расположены
5.	ул. Школьная	700	4	- жилая застройка - почта
6.	ул. Механизаторов	417	4	- жилая застройка
7.	ул. Октябрьская	300	4	- жилая застройка
8.	ул. Совхозная	992	4	- жилая застройка
	ИТОГО	12467		

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Одним из элементов транспортного движения некоторых населенных пунктов является наличие транзитных потоков, проходящих непосредственно через их территорию.

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

Основные расчетные параметры уличной сети (таблица 4) в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 4

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25
Улица в жилой застройке:					
основная	Связь внутри жилых территорий с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5
проезд	Связь жилых жомов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0
Хозяйственный проезд, скотопроезд	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

К недостаткам улично-дорожной сети муниципального образования можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89*;
- некоторая часть улично-дорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;

- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что может приводить к возникновению ДТП на улицах поселения.

Состояние автодорог, пролегающих по территории муниципального образования, оценивается как удовлетворительное.

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

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

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

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме ра-

бот, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализа-

ции Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2036 году увеличится незначительно. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к незначительному повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

В ближайшие годы ожидается некоторый прирост парка автотранспортных средств личного пользования.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения.

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

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение

технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствии с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Достижение целевых индикаторов (таблица 5) в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Таблица 5

Целевые индикаторы и показатели Программы

№ п/п	Наименование индикатора	Единица изме- рения	Показатели по годам					
			2018	2019	2020	2021	2022	2023- 2030
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	82	80	78	75	73	0
2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	100	100
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	14	16	18	20	22	100
4	Протяженность пешеходных дорожек	км.	0	0	0	0,5	1	2
5	Протяженность велосипедных дорожек	км.	0	0	0	0	0	1
6	Количество дорожно-транспортных происшествий	%	0	0	0	0	0	0

	из-за сопутствующих дорожных условий							
7	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	100	100	100	100	100	100

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным. Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.2. Перспективы развития транспортной инфраструктуры

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Верховонданском сельском поселении. Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории Поселения не развит. Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Верховонданского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Автомойки, автосервисы, общедоступные АЗС на территории сельского поселения отсутствуют.

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

2.3. Прогноз развития дорожной сети сельского поселения

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

2.4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры сельского поселения

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Верховонданского сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

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

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уяз-

вимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

3. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения предлагаемого к реализации варианта развития

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования ме-

роприятий Программы являются средства бюджета Верховонданского сельского поселения. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения. Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией сельского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018г. до 2036 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

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

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения

В целях развития сети дорог поселения планируются:

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории сельского поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Перечень основных мероприятий программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения представлен в Таблице 6 «Объем средств на реализацию Программы».

Таблица 6

Объем средств на реализацию Программы

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс.руб.						
	всего	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023- 2036 годы
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	50	0	0	0	0	0	50
Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий, в том числе:	25	5	5	5	0	0	10
Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов.	25	5	5	5	0	0	10
Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров, проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов, обустройство парковок	575	95	95	95	95	95	100
Уличное освещение, установка новых и ремонт существующих световых объектов	100	0	0	0	0	0	100
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образова-	400	60	60	60	60	60	100

ния и искусственных сооружений на них							
Всего	1150	160	160	160	155	155	360

4. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков

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;

замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

установка информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению.

Приобретение, установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры сельского поселения должны стать:

На первом этапе (2018-2020гг.):

содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;

повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

На втором этапе (2021-2025гг.):

содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков);

организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения - проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения.

На третьем этапе на перспективу (2026-2036 гг.):

содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков);

организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;

проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории Поселения;

создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

5. Нормативное обеспечение

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является администрация Верховонданского сельского поселения.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд";

2) условий, порядка и правил, утвержденных федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

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

ствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 1150 тыс. рублей.

7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

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

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

Расчет итоговой оценки эффективности программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности программы: 1-й этап - расчет Р1 - оценки эффективности программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы»; 2-й этап - расчет Р2 - оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых

значений показателей программы»; 3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности программы.

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

Расчет P1 - оценки эффективности программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы» осуществляется по следующей формуле: $P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%$, (1) где: $V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию программы за отчетный год; $V_{\text{пл}}$ - плановый объем бюджетных средств на реализацию программы в отчетном году; u - сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию программы» осуществляется по следующим критериям: программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$; программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$; программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

Расчет P2 - оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы» осуществляется по формуле: $P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1$ (2), где:

K_i - исполнение i планируемого значения показателя программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей программы. Исполнение по каждому показателю программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%$, (3) где: $P_i \text{ факт}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год; $P_i \text{ пл}$ - плановое значение i показателя на отчетный год. В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по

каждому показателю программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = 100\%$. (4) В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: $K_i = 0\%$. (5) 7.8. Интерпретация оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы» осуществляется по следующим критериям: программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$; программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$; программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$ и программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$. 7.9. Итоговая оценка эффективности программы осуществляется по формуле: $R_{итог} = (P_1 + P_2) / 2$, (6) где: $R_{итог}$ - итоговая оценка эффективности программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности программы осуществляется по следующим критериям: $R_{итог} > 100\%$ высокоэффективная; $90\% < R_{итог} < 100\%$ эффективная; $75\% < R_{итог} < 90\%$ умеренно эффективная; $R_{итог} < 75\%$ неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности программы (значение $R_{итог}$) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовое управление района в сроки, установленные нормативно-правовыми актами администрации поселения.

8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения

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

дов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной. В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно). В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований. Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относятся 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 докумен-

тов 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 Кировской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов); - запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами; - разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов; Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие: - конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги; - высокопроизводительные безопасные и 1090 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.

Приложение

Приложение
к программе

ГРАФИК

**выполнения мероприятий Программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры на территории Верховонданского
сельского поселения Даровского района Кировской области**

на 2018-2036 годы

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
1.	Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	2021-2036 г.	50,0	администрация Верховонданского сельского поселения
2.	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий	2018 г. 2021-2036г.	5,0 (ежегодно) 10,0	администрация Верховонданского сельского поселения
3.	Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог и тротуаров, проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов, обустройство парковок	2018-2020г. 2021-2036г.	95,0 (ежегодно) 100,0	администрация Верховонданского сельского поселения
4.	Уличное освещение, установка новых и ремонт существующих световых объектов	2021-2036г.	100,0	администрация Верховонданского сельского поселения

