|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ПИЩАЛЬСКАЯ СЕЛЬСКАЯ ДУМА**  Оричевского района Кировской области  четвертого созыва | | | | |
|  | | | | |
| **РЕШЕНИЕ** | | | | |
|  | | | | |
| 21.05.2018 |  | | № 11/1 | |
|  | с. Пищалье | |  | |
|  | | | | |
| **Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области на 2018-2037 годы** | | | | |
|  | | | | |
| В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Пищальского сельского поселения, протоколом о проведении публичных слушаний от 00.00.2018, Пищальская сельская Дума РЕШИЛА:  1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области на 2018-2037 годы согласно приложению.  2. Настоящее решение вступает в силу с 1 января 2018 года.  3. Обнародовать настоящее решение в Информационном бюллетене органов местного самоуправления Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области. | | | | |
|  | | | | |
| Глава Пищальского  сельского поселения М.В. Монако | | | |  |
| Председатель Пищальской  сельской Думы В.Н.Лапина | | | | |
|  | | Приложение  УТВЕРЖДЕНА  решением Пищальской сельской Думы  от 21.05.2018 № 11/1 | | | |

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселения Оричевского района Кировской области на 2018-2037 годы.**

с. Пищалье

**Оглавление**

[Введение 5](#_Toc456285111)

[Паспорт Программы Ошибка! Закладка не определена.](#_Toc456285112)

[1. Общие сведения. 10](#_Toc456285113)

[1.2 Социально-экономическое развитие муниципального образования. 12](#_Toc456285114)

[1.3 Демографическая ситуация. 15](#_Toc456285115)

[2. Состояние транспортной инфраструктуры. 16](#_Toc456285116)

[2.1 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. 22](#_Toc456285117)

[2.2 Риски выполнения программных мероприятия. 22](#_Toc456285118)

[2.3 Состояние безопасности движения в МО Пищальское сельское поселение. 23](#_Toc456285119)

[3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения. 24](#_Toc456285120)

[4. Перспективы развития транспортной инфраструктуры. 24](#_Toc456285121)

[4.1 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Пищальского сельского поселения. 26](#_Toc456285122)

[4.2 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. 26](#_Toc456285123)

[4.3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения. 27](#_Toc456285124)

[Вариант 1 (базовый). 27](#_Toc456285125)

[Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). 27](#_Toc456285126)

[Вариант 3 (экономически обоснованный). 27](#_Toc456285127)

[5. Система программных мероприятий. 27](#_Toc456285128)

[на первом этапе (2016-2021гг.): 31](#_Toc456285129)

[на втором этапе (2022-2025гг.): 31](#_Toc456285130)

[на третьем этапе на перспективу (2026-2037 годы): 32](#_Toc456285131)

[6. Финансовые потребности для реализации Программы 32](#_Toc456285132)

[7. Методики и оценка эффективности мероприятий. 33](#_Toc456285133)

[8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Пищальского сельского поселения. 36](#_Toc456285134)

# [Введение](#_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 муниципального образования.

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

социально-экономическое развитие;

демографическое развитие;

перспективное строительство;

состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей транспортными 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 муниципального образования;

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 муниципального образования;

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

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.

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области на 2018-2037 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области на 2018-2037 годы. |
| Основание для разработки Программы | Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития являются:  1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;  2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 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». |
| Заказчик Программы | Администрация Пищальского сельского поселения Оричевского района Кировской области. |
| Основной разработчик Программы | Администрация Пищальского сельского поселения Оричевского района Кировской области. |
| Цели Программы | Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры;  повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;  повышение комплексной безопасности устойчивости транспортной системы |
| Задачи Программы | Повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; |
| Целевые индикаторы и показатели | 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;  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 муниципального значения;  обеспеченность населения услугами транспортного обслуживания |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2018 – 2021 годы и на перспективу до 2037 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 | Общий объем финансирования Программы составляет в 2018 - 2023 годах – 1569,8 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018 - 2037 годов, могут быть уточнены при формировании проектов местного бюджета на текущий финансовый год.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4. Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Организация дорожного движения.  Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Ремонт и строительство пешеходных и велосипедных дорожек.  Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.  7. Содержание, установка дорожных знаков.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и на них в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004.  8. Содержание и ремонт электрических линий уличного освещения.  Реализация мероприятий позволит выполнить СП 52.13330.2011. Естественное и искусственное освещение» СНиП 23-05-95. |

# Общие сведения.

Муниципальное образование Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области находится в центральной части Оричевского района, что расположено в центральной части Кировской области. Площадь сельского поселения - 44328 га.

Пищальское сельское поселение граничит:

- на западе – с Котельничским районом;

- на севере – с Мирнинским городским поселением Оричевского района;

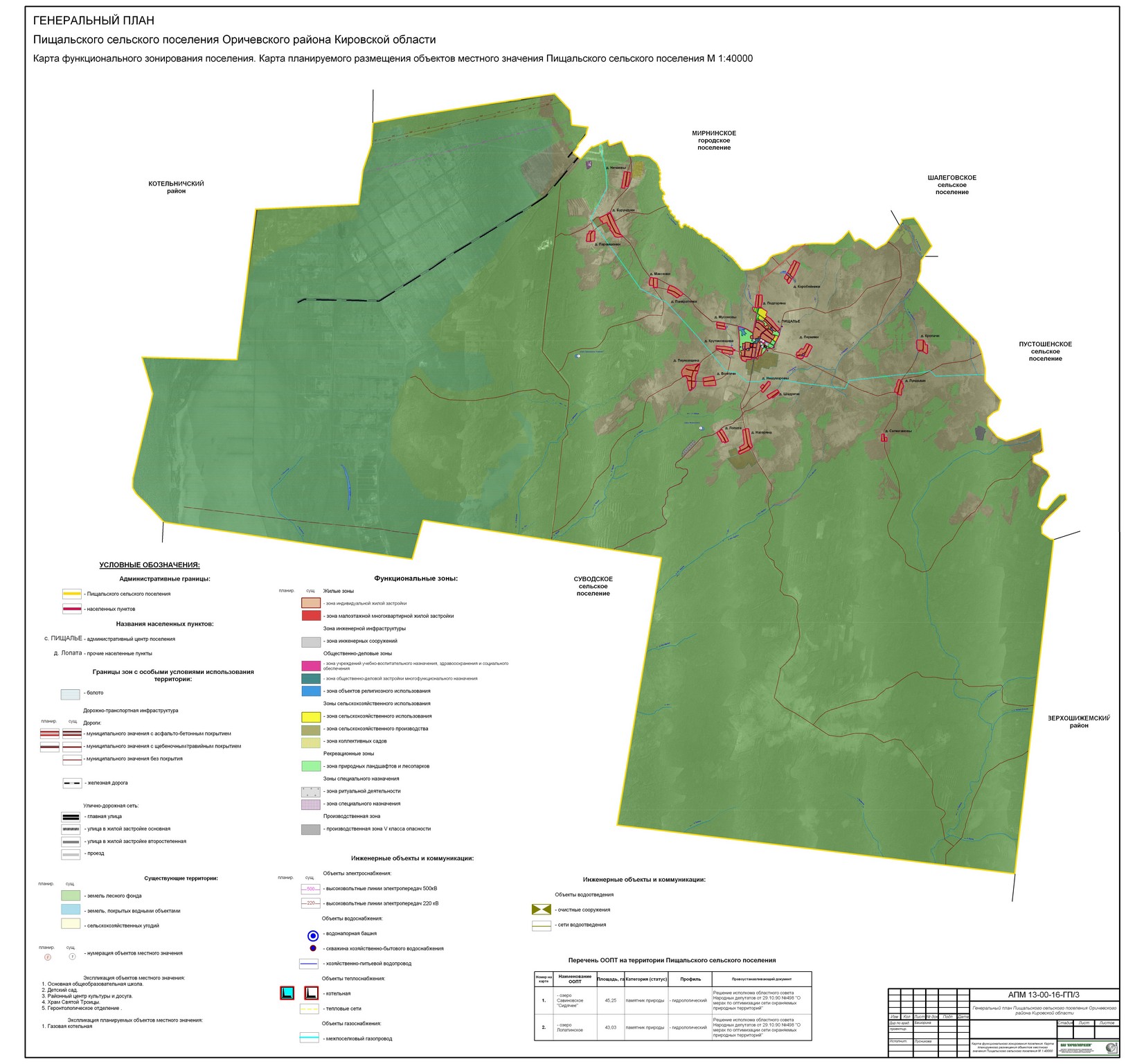
- на востоке – Шалеговским и Пустошенским сельскими поселениями Оричевского района и Верхошижемским районом;

- на юге – с Суводским сельским поселением Оричевского района.

Административным центром муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области является с. Пищалье. Расстояние от с. Пищалье до областного центра-

г. Кирова – 82 км, до пгт. Оричи – 35 км. Расстояние до близлежащей железнодорожной станции в пгт Мирный – 14 км.

На рисунке 1. представлены границы муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области.



*Рисунок 1. Границы муниципального образования.*

Транспорт — важная составляющая хозяйственного комплекса Кировской области. Его доля в общем, числе занятых в экономике области равна примерно 7%, в производственных фондах - 20%. Функционально, как и везде, транспорт осуществляет здесь перевозки населения и грузов, способствует формированию межотраслевых, внутрирайонных, межрайонных связей. Однако в Оричевском районе, в связи с огромной пространственной протяженностью, неравномерностью распределения природных богатств, населения, производства по ее территории, роль транспорта в обеспечении нормального функционирования муниципальных округов неизмеримо возрастает. Поэтому при планировании и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, необходим учет климатических особенностей территории поселения.

Территория муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области относится к зоне достаточного увлажнения. Среднегодовая сумма осадков составляет от 500-550 мм до 700 мм. Среднегодовая сумма осадков составляет 678 мм. Наибольшее количество осадков, в период с апреля по октябрь составляет 433мм. 70% осадков выпадает в теплый период в виде ливневых дождей, часто сопровождающимися грозами. Зимние осадки имеют меньшую интенсивность, но большую продолжительность. Первый снег, обычно, выпадает в конце октября, но лежит недолго и исчезает вследствие потеплений. Устойчивый снежный покров образуется в середине ноября и держится 160-170 дней. Средняя из наибольших высот составляет 50-60 см на открытых участках и 70-80 см на защищенных.

Ветровой режим обусловлен общей циркуляцией атмосферы. Господствующими ветрами в районе являются ветра южного направления. Среднегодовая скорость ветра составляет 3,9 м/с. Летом скорость ветра ниже -3,3 м/с, чем зимой.

Туманы на территории района наблюдается в среднем 24 дня в году. Метели, как правило, возникают при ветрах южной четверти, со скоростью более 6 м/сек. В среднем за зиму наблюдается 45-50 дней с метелью.

К неблагоприятным атмосферным явлениям относятся суховеи. Вероятность интенсивных суховеев равна 15-28 %.

Устойчивый переход средней суточной температуры воздуха через 0°С к положительным значениям происходит 4-9 апреля. В последующий период проходит интенсивное снеготаяние, и на южных территориях района поля полностью освобождаются от снега. Средняя за месяц температура воздуха в апреле оказывается равной 3-5°С, в мае – 9-12°С.

В большинстве весенних дней выпадают осадки. В теплый период выпадает в виде дождей, часто сопровождающихся грозами, в среднем до 23 дней за лето.

Летний температурный режим со среднесуточной температурой воздуха выше 15°С заканчивается 9-22 августа. За июнь выпадает 64-67 мм, за июль- 79-85 мм, за август-61-64 мм.

Осенний период характеризуется, в основном, теплой погодой с небольшими осадками. Лишь отдельные метеостанции отмечают заморозки в воздухе и на поверхности почвы (в травостое заморозки начинаются в конце августа).

Устойчивый переход среднесуточной температуры воздуха через 10°С в сторону понижения происходит 7-15 сентября. Средняя месячная температура воздуха в сентябре составляет 8,5-10°С. Осадки в сентябре частые, в октябре более сухо. Но во второй его декаде иногда выпадают сильные дожди.

Зимний температурный режим воздуха, на большей части территории, устанавливается в последней пятидневке октября. И до конца декабря характер погоды неустойчив, с частой, временами резкой сменой волн тепла и холода. Средняя за ноябрь температура воздуха составляет –5 - –6,5°С, за декабрь –7 - –7,5°С. Осадки в ноябре выпадают часто. Но если в первой половине они в основном несущественные, то во второй - чаще отмечаются сильные снегопады. Сумма их за месяц составляет 44-50 мм. В декабре в большинстве дней сухо или выпадают несущественные осадки. В сумме за месяц выпадает 39-41 мм.

Высота снежного покрова к концу декабря достигает 16-38 см. Средняя высота снежного покрова составляет 50-55 см, средняя глубина промерзания почвы 60-65 см, (в малоснежные и морозные зимы глубина промерзания достигает 100-135 см).

# Социально-экономическое развитие муниципального образования.

Экономическую основу местного самоуправления муниципального образования составляют находящиеся в муниципальной собственности имущество: движимое, недвижимое, средства местных бюджетов, земельные участки. Общая стоимость казны муниципального образования 18,4 млн.руб., остаточная – 9,3 млн. руб.

При размещении учреждений и предприятий обслуживания необходимо учитывать обеспечение населения услугами первой необходимости в пределах пешеходной доступности не более 30 минут.

Социальная сфера муниципального образования представлена Центром культуры и туризма, входящий в структуру районной центральной клубной системы Оричевского района, Пищальский ФАП, Пищальская сельская библиотека является филиалом Оричевской районной централизованной библиотечной системы и расположена в здании дома культуры. Создана муниципальная пожарная охрана Пищальского сельского поселения Оричевского района, которая расположена в здании дома культуры.

В с.Пищалье по ул.Школьная, дом 4 расположено стационарное отделение КОГАУСО МКЦСОН в Оричевском районе «Оричевский комплексный центр социального обслуживания населения».

По ул.Северная, д.7 расположено здание Троицкой церкви.



В с.Пищалье построена детская площадка.

Площадь жилого фонда в Пищальском сельском поселении составляет 9200 м2 или 21,9 м2 на 1 жителя.

Новое строительство не ведётся.

Основными задачами систем водоснабжения являются обеспечение населения качественной питьевой водой, обеспечение промышленных предприятий водой для питьевых и производственных нужд, обеспечение водой на пожаротушение.

Централизованное водоснабжение от подземных водозаборов существует в с. Пищалье. Для этих целей используется 2 артезианские скважины (см. табл. 4.5-1). Характеристики скважин приведены в приложение 1. Обслуживанием систем централизованного питьевого водоснабжения занимается администрация поселения. Водопровод проложен по всем улицам села. Всего насчитывается 230 абонентов.

Таблица 4.5-1.

**Характеристика** **системы водоснабжения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Номер**  **скважины** | **Протяженность водопроводных**  **сетей, км** | **Износ водопроводных сетей, %** | **Объем**  **отпущенной воды в 2016 г.,**  **тыс. м3** | **Средне-**  **суточный**  **отпуск воды,**  **л на человека** |
| 6387, 6388 | 7,4 | 100 | 24291 | 160 |

Павильоны у скважин отсутствуют. Первый пояс зоны санитарной охраны водозаборов не имеет ограждения, второй и третий пояса не определены. Качество водопроводной воды по состоянию на 11.03.2006 соответствовало требованиям СанПиН 2.1.4.1074-01 «Питьевая вода. Гигиенические требования к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения. Контроль качества».

В других населённых пунктах пользуются индивидуальными колодцами.

Хозяйственно-бытовой канализацией в с. Пищалье оборудованы дом культуры и стационарное отделение КОГАУСО МКЦСОН в Оричевском районе «Оричевский комплексный центр социального обслуживания населения». Протяжённость канализации – около 1 км. Очистные сооружения проектной мощностью 50 м3/сутки, расположены к западу от северной окраины села, не работают.

По территории Пищальского сельского поселения, в 1 км от

с. Пищалье, проходит магистральный газопровод высокого давления Монастырщина – Киров. Но в с. Пищалье природный газ не проведён, т.к. для этого требуется строительство ГРС. Население пользуется газовыми баллонами.

В с. Пищалье работает котельная на твёрдом топливе (уголь и дрова), оснащённая двумя котлами (КНВП-1,0 и КСВ-0,4) общей мощностью 0,8 Гкал/час. Котельная расположена по адресу ул. Школьная, 3. Эксплуатирующая организация – ООО «Бор» (п.Суводи). К котельной подключены: Центр туризма, дом культуры, стационарное отделение КОГАУСО МКЦСОН в Оричевском районе «Оричевский комплексный центр социального обслуживания населения», жилой дом по ул. Школьная, 2. Протяженность теплосети – 311 м, из них 150 м в надземном исполнении и 161 м – в подземном.

В настоящее время электроснабжение потребителей Пищальского сельского поселения осуществляет Оричевский РЭС Южных электросетей «Кировэнерго» – филиала ПАО "МРСК Центра и Приволжья"

Одним из основных факторов, определяющих перспективы экономического развития муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района и его место в экономике Кировской области, является развитие промышленного комплекса.

Целями развития промышленного комплекса являются создание эффективной добычи и разработки полезных ископаемых (торф, песок) и вместе с тем, решение социальных проблем поселения.

Реализация этой задачи невозможна без создания благоприятных условий и предпосылок для функционирования промышленного комплекса, как внутренних (уровень развития ресурсного потенциала), так и внешних (расширение и усиление государственной поддержки из бюджетов разного уровня для всех хозяйствующих субъектов независимо от формы собственности и организационно-правого статуса хозяйствующих субъектов).

Основными природными ресурсами сельского поселения являются лесные участки, крупное месторождение торфа,

На территории Пищальского сельского поселения расположена часть одного из крупнейших в Кировской области месторождений торфа с балансовыми запасами на 01.01.2015 – 12573 тыс. т[[1]](#footnote-1). Торф – различных видов – от верхового до низинного, со средней степенью разложения 30% и зольностью 9,5%, пригоден для использования в качестве удобрения и топлива, а также для химической переработки. Эксплуатационный участок месторождения на территории Пищальского сельского поселения разрабатывает Пищальский производственный участок ЗАО «Вяткаторф», производственная база которого находится в пгт. Мирный.

Кроме того, в поселении имеется месторождение торфа **«**Черепановское**»,** расположено к юго-востоку от д. Селюгановы. Площадь месторождения в границах промышленной глубины – 124 га, средняя мощность толщи залежей – 1,0 м, Запасы категории С1 в пересчёте на 40%-ную влажность – 253 тыс. т. Торф низинный, степень разложения 53%, зольность – 25%, рН – 6,3÷6,7.

# Демографическая ситуация.

Высокая социальная значимость транспортной системы в Оричевском районе объясняется, прежде всего, низким уровнем компактности проживания населения на территории района. Сегодня более 90% населенных пунктов имеют численность проживающих 10 человек и менее. Подобная не компактность, наличие малочисленных населенных пунктов приводят к значительным затратам на содержание инфраструктуры социальной сферы и отрицательно влияют на качество оказываемых услуг.

Общая численность населения в Пищальском СП на 01.01.2017 составила 421 человек[[2]](#footnote-2). Население по возрастным группам:

от 0 до 3 лет приходится 11 человек,

от 3 до 7 лет – 6 человек,

от 7 до 18 лет – 32 человека,

трудоспособного возраста - 181 человек,

пенсионеров и инвалидов – 191 человек, в т.ч. инвалидов – 51.

В течение 2017 г. в поселении родилось 2 человека, умерло – 16, из поселения выехало 11 человек, приехало – 12.

В целях устранения гендерного и полового неравенства отдельный статистический учёт мужчин и женщин в поселении не осуществляется.

1. **Состояние транспортной инфраструктуры.**

С районным центром с. Пищалье соединяет автомобильная дорога 4-ой категории, проходящая через с. Шалегово, от данной автодороги отходит дорога на пгт. Мирный. Расстояние до пгт. Мирный около 15 км.

С деревнями с. Шалегово соединяют грунтовые и полевые дороги.

Автобусное сообщение осуществляется по маршруту Оричи – Шалегово – Пищалье два раза в неделю.

Транспортная доступность является важной составляющей комфортности жизнедеятельности граждан, обеспечивающей свободу передвижения и мобильность населения, экономической конкурентоспособности региона. Сегодня обеспеченность дорогами становится все более важной составляющей жизни людей и экономического развития региона.

Современное состояние транспортной сети является серьезным сдерживающим фактором регионального развития и развития человеческого потенциала, снижает возможности самореализации человека и конкурентоспособность области в межрегиональном пространстве. Поэтому создание рациональной, разветвленной, современной транспортной сети, удовлетворяющей потребности населения и экономики области в транспортной доступности, согласно Стратегии, является приоритетной задачей развития региона.

Развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Протяженность улично-дорожной сети в границах населенных пунктов составляет 17.8 км, из них с асфальтобетонным покрытием 2.3 км, грунтовых – 15.5 км.

Размеры транспортных потоков на основном направлении Пищалье- п.Суводи - Оричи составляет от 100 транспортных единиц в сутки.

Проблемой улично-дорожной сети поселения в сельской местности является ее износ и то, что технические параметры и уровень инженерного оснащения сельских улиц и дорог не отвечает современным требованиям и не соответствует интенсивности движения транспорта, в связи с увеличением числа собственников автотранспорта. Дороги в сельских населенных пунктах поселения нуждаются в ежегодном грейдировании, а в дальнейшем, в уплотнении грунта щебнем или строительными отходами (железобетон, кирпич, шифер). Дороги с твердым покрытием требуют капитального ремонта:

ремонт дорожного покрытия в с. Пищалье (сильно изношено, имеются выбоины и трещины в асфальтном покрытии).

В зимний период содержание улично-дорожной сети является наиболее ресурсозатратным, из-за большого количества населенных пунктов и большой протяженности дорог поселения.

Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный транспорт. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки. Межмуниципальные и внутриобластные пассажирские перевозки выполняются в основном автомобильным транспортом.

Внутренние транспортно-экономические связи Пищальского сельского поселения осуществляются одним видом транспорта: **автомобильным**.

**Водный транспорт** – На территории Пищальского сельского поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

**Воздушные перевозки** не осуществляются.

В муниципальном образовании не существует проблема по обеспечению жителей услугами общественного пассажирского транспорта. Автотранспортные предприятия на территории муниципального образования отсутствуют. Перевозку пассажиров по автомобильным дорогам в сторону пгт. Оричи, города Кирова обеспечивает ОМУ АТП «Оричевское», частный автомобильный транспорт. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Перераспределение основных транспортных направлений в рассматриваемом периоде не планируется.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на дворовых территориях жилых домов и на приусадебных участках частных домовладений граждан, гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп. Общественный транспорт должен упростить перемещение населения из населенного пункта к областному центру, районному центру, между поселениями и внутри муниципального образования.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Пищальского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, с областным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутри муниципальных автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Улично-дорожная сеть Пищальского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проулков, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

На сегодняшний день большую часть основных улиц и дорог муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области составляют грунтовые дороги (см.таблицу 1).

Общая характеристика улично-дорожной сети муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области отражена в таблице 3.

*Таблица 3. Перечень улично-дорожной сети муниципального значения.*

| №  п/п | Наименование автодорог | Протяженность,  км | Тип покрытия | Категория | Свидетельство о регистрации права |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  | Улично-дорожная сеть, всего | 17.8 |  | V |  |
| 1 | в т.ч.: деревня Бурундуки | 1,5 | грунт | V |  |
| 2 | деревня Волгичи | 0,5 | грунт | V |  |
| 3 | деревня Коробейники | 0,7 | грунт | V |  |
| 4 | деревня Кропачи | 0,3 | грунт | V |  |
| 5 | деревня Крутиковщина | 0,7 | грунт | V |  |
| 6 | деревня Лопата | 0,5 | грунт | V |  |
| 7 | деревня Лундыши | 0,7 | грунт | V |  |
| 8 | деревня Максенки | 0,5 | грунт | V |  |
| 9 | деревня Мусоновы | 0,4 | грунт | V |  |
| 10 | деревня Нагоряна | 1,1 | грунт | V |  |
| 11 | деревня Нечаевы | 0,6 | грунт | V |  |
| 12 | деревня Нешумаровы | 0,5 | грунт | V |  |
| 13 | деревня Панкратенки | 0,5 | грунт | V |  |
| 14 | деревня Парамшонки | 0,5 | грунт | V |  |
| 15 | деревня Пермяки | 1,0 | грунт | V |  |
| 16 | деревня Подгоряна | 0,5 | асфальт | V |  |
| 17 | деревня Селюгановы | 0,5 | грунт | V |  |
| 18 | деревня Тиуновщина | 0,6 | грунт | V |  |
| 19 | деревня Шадричи | 0,5 | грунт | V |  |
| 20 | село Пищалье,  ул. Гребенева | 0.8 | асфальт |  |  |
| ул. Дружная | 0,8 | грунт | V |  |
| ул. Западная | 0,2 | грунт | V |  |
| ул. Колхозная | 0,3 | асфальт | V |  |
| ул. Мира | 0,1 | асфальт | V |  |
| ул. Молодежная | 0,3 | грунт | V |
|  | ул.Новая | 0,4 | грунт | V |  |
|  | ул.Почтовая | 0,5 | грунт | V |  |
|  | ул.Советская | 0,6 | асфальт | V |  |
|  | ул.Северная | 0,2 | асфальт | V |  |
|  | ул.Труда | 0.8 | грунт | V |  |
|  | ул. Школьная | 0,3 | асфальт | V |  |
|  | ул.Юбилейная | 0,3 | грунт | V |  |
|  | переулок Юбилейный | 0,3 | грунт | V |  |

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние автодорог, пролегающих по территории муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области оценивается как удовлетворительное.

Вблизи общественных и социально- значимых объектов на территории муниципального образования организованы парковочные места.

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.

На территории муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области действует программа "Развитие транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения Оричевского района Кировской области". Показатели реализации программы представлены в таблице 4.

**Таблица 4. Сведения о достижении показателей эффективности реализации муниципальной программы**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nп/п | Вид программы,  наименование показателя | Единица  измерения | Значение показателей | | | Обоснование  отклонений значений показателя на конец отчетного года (при наличии) |
| 2016 | отчетный 2017 год | |
| план | факт |
|  | Муниципальная программа |  |  |  |  |  |
|  | Исполнение обязательств по зимнему содержанию дорог | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
|  | Грейдирование дорог | % | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

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 ямочному ремонту верхнего слоя покрытия показывает, что 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 «не до ремонта».

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние не 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 в с. Пищалье.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования Пищальское сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. План реализации программы на 2018 год отражен в таблице 5.

*Таблица 5. «Совершенствование и реконструкция улично-дорожной сети муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области»*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование мероприятия | Предполагаемое финансирование мероприятия | Срок исполнения  (месяц, год) |
| 1. Содержание уличной дорожной сети | | | |
| 1.1. | Грейдирование грунтовых дорог Пищальского сельского поселения | 96 000,00 | Апрель-сентябрь  2018 |
| 1.2. | Расчистка от снега дорог Пищальского сельского поселения | 100 000,00 | Ноябрь – апрель  2018 |
| 2. Строительство и ремонт дорог | | | |
| 3.2. | Ямочный ремонт дорог местного значения | 60 600,00 | Июнь- июль  2018 |
|  | Итого по Программе | 256 600,00 |  |
| 6. Содержание и ремонт уличного освещения | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1.1 | Текущий ремонт и содержание электрических сетей уличного освещения Пищальского сельского поселения | 10 000,00 | В течение года |
| 1.2. | Оплата за потребленную электроэнергию | 41 000,00 | Предоплата ежемесячно |
|  | Итого по Программе | 51 000,00 |  |

Острой проблемой является состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах поселения. В настоящее время на местных дорогах эксплуатируется 3 трубопереезда под основным полотном дороги. На сегодняшний день они имеют неудовлетворительное состояние и требуют капитального ремонта.

# 

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

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

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и 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 Риски не достижения результатов программных мероприятий

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 внутри поселковых дорог общего пользования;

риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутри поселковых автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения на территории Пищальское сельское поселение и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

# 

# 2.3 Состояние безопасности движения в муниципальном образовании Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно - транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них, обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2037 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально- экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом будет увеличиваться. Объем перевозок грузовыми и легковыми автомобилями также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в Пищальском сельском поселении, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

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 соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

# 

# 3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения на 2018 – 2037 гг. подготовлена на основании:

Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 г. №190 – ФЗ

Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»

Федерального закона от 06.10.2003 г. [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&amp;id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

поручения Президента Российской Федерации от 17.03.2011 г. № Пр-701;

постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012

№ 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

Генерального плана Пищальского сельского поселения Оричевского района Кировской области до 2037 года.

# 4. Перспективы развития транспортной инфраструктуры.

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту экономики в границах поселения.

В основу организации жилой зоны положена сложившаяся планировочная структура жилых кварталов, в основном с усадебной застройкой с различными по площади приусадебными участками. Выделение резервных территорий для нового строительства предусмотрено в сложившихся кварталах за счет застройки свободных участков.

Целями Программы являются:

развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно- транспортных происшествиях - спасение жизней;

развитие систем фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

снижение тяжести последствий;

создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в муниципальном образовании Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично- дорожной сети;

строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

На расчётный срок:

дальнейшая интеграция в транспортный комплекс поселения;

упорядочение улично-дорожной сети в поселении, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

# 4.1 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Пищальского сельского поселения.

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

Воздушные перевозки на территории поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории поселения не развит.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Пищальского 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.

Автомойки, автосервисы на территории Пищальского сельского поселения отсутствуют.

# 4.2 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

# 

# 4.3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения.

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Пищальского 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 Пищальского 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 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 предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Пищальском сельском поселении, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

# 

# 5. Система программных мероприятий

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;

состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимоувязанных мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;

обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

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

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» в таблице 7.

*Таблица 7. Параметры уличной сети в пределах сельского поселения.*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория сельских улиц и дорог | Основное назначение | Расчетная скорость движения, км/ч | Ширина полосы движения, м | Число полос движе- ния | Ширина пешеходной части тротуара, м |
| Межпоселенческая дорога | Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети | 60 | 3,5 | 2 | 1,0 |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 3,5 | 2 | 1,0 |
| Улица в жилой застройке: |  |  |  |  |  |
| основная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 3,0 | 2 | 1,0—1,5 |
| второстепенная (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1,0 |
| проезд | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 2,75—3,0 | 1 | 0—1,0 |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 4,5 | 1 | — |

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно- эксплуатационного состояния;

обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов муниципального образования.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Пищальского 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.

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

Мероприятия по данному разделу:

Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три 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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

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

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

Учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

Обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, развитие надзорной - контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

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

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

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

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;

информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;

профилактика детского дорожного - транспортного травматизма;

обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

согласование безопасных маршрутов движения школьных автобусов;

развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;

организация деятельности по предупреждению аварийности**.**

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

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

# на первом этапе (2018-2025 гг.):

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

текущий ремонт дорожного покрытия существующей уличной дорожной сети;

организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения;

# на втором этапе (2025-2028 гг.):

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

текущий ремонт дорожного покрытия существующей уличной 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

# на третьем этапе на перспективу (2026-2037 годы):

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

текущий ремонт дорожного покрытия существующей уличной дорожной сети.

организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения.

# Финансовые потребности для реализации Программы

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области, а также внебюджетные источники.

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

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Прогноз поступления денежных средств на содержание автодорог поселения указан в таблице 8.

***Таблица 8. Прогноз поступления денежных средств содержание автодорог поселения.***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Источник финансирование | Объем финансирования в тыс. рублей. | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Бюджет поселения | 256,6 | 273,7 | 268,5 | 260,0 | 262,0 | 1569,8 |

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Пищальское сельское поселение на 2018-2023 год приблизительно составляет 1569,8 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании местного бюджета на соответствующий финансовый год.

# Методики и оценка эффективности мероприятий.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы проводится ежегодно на основе оценки достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы, сравнения фактических сроков реализации мероприятий муниципальной программы с запланированными, а также с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию муниципальной программы.

Оценка достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы осуществляется по формуле:



- степень достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы (%);



- степень достижения i-го показателя эффективности реализации муниципальной программы (%);



n - количество показателей эффективности реализации муниципальной программы.

Степень достижения i-го показателя эффективности реализации муниципальной программы рассчитывается путем сопоставления фактически достигнутых и плановых значений показателей эффективности реализации муниципальной программы за отчетный период по следующим формулам:

для показателей, желательной тенденцией развития которых является рост значений:



для показателей, желаемой тенденцией развития которых является снижение значений:

=/х 100%, где



- фактическое значение i-го показателя эффективности реализации муниципальной программы (соответствующих единиц измерения);



- плановое значение i-го показателя эффективности реализации муниципальной программы (соответствующих единиц измерения).



В случае если значения показателей эффективности являются относительными (выражаются в процентах), то при расчете эти показатели отражаются в долях единицы.

Оценка объема ресурсов, направленных на реализацию муниципальной программы, осуществляется путем сопоставления фактических и плановых объемов финансирования муниципальной программы в целом за счет всех источников финансирования за отчетный период по формуле:



- уровень финансирования муниципальной программы в целом (%);



- фактический объем финансовых ресурсов за счет всех источников финансирования, направленный в отчетном периоде на реализацию мероприятий муниципальной программы (тыс. рублей);



- плановый объем финансовых ресурсов за счет всех источников финансирования на реализацию мероприятий муниципальной программы на соответствующий отчетный период, установленный муниципальной программой (тыс. рублей).



Оценка эффективности реализации муниципальной программы производится по формуле:

Пэф + Уф

Эпр =

2

Эпр  - оценка эффективности реализации муниципальной программы (%);

Пэф  - степень достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы (%);

Уф  - уровень финансирования муниципальной программы в целом (%).

В целях оценки эффективности реализации муниципальной программы устанавливаются следующие критерии:

Если значение показателя Эпр от 80% до 100% и выше, то эффективность реализации муниципальной программы оценивается как высокая;

Если значение показателя Эпр от 70% до 80%, то эффективность реализации муниципальной программы оценивается как средняя;

Если значение показателя Эпр ниже 70%, то эффективность реализации муниципальной программы оценивается как низкая.

Достижение показателей эффективности реализации муниципальной программы в полном объеме (100% и выше) по итогам ее реализации свидетельствует, что качественные показатели эффективности реализации муниципальной программы достигнуты.

Ежегодно исполнитель, ответственный за реализацию муниципальной программы готовит годовой отчет о ходе реализации и оценке эффективности реализации муниципальной программы в срок до 1 марта года, следующего за отчетным, и представляет его ведущему специалисту-бухгалтеру. Ведущий специалист-бухгалтер до 1 мая года, следующего за отчетным, разрабатывает сводный годовой доклад о ходе реализации и оценке эффективности реализации муниципальной программы и представляет его главе администрации Пищальского сельского поселения.

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Пищальского сельского поселения на 2018 - 2037 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий, при условии разработки эффективных механизмов их реализации позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования Пищальское сельское поселение Оричевского района Кировской области на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения. Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 9.

*Таблица 9. Целевые индикаторы и показатели.*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Единица измерения | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2037 |
| Доля протяженности улучшенного дорожного покрытия (щебенение) грунтовых дорог поселения к общей протяженности грунтовых дорог в поселении. | % | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Доля грейдированных грунтовых дорог поселения к общей протяженности грунтовых дорог местного значения поселения | % | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| Доля заключенных муниципальных контрактов на выполнение работ по ремонту и содержанию дорог Пищальского сельского поселения к общему числу заключенных муниципальных контрактов в поселении, путем проведения торгов и запроса предложений | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Отсутствие протоколов об административном нарушении должностного лица, юридического лица в части содержания улично-дорожной сети поселения | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

При определении необходимых мероприятий и объемов работ по совершенствованию и развитию улично-дорожной сети поселения учтены:

минимально необходимые объемы работ по содержанию и ремонту дорожной сети с учетом существующей и перспективной интенсивности движения;

обеспечение безопасности дорожного движения.

# [8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Пищальского сельского поселения.](#_6._Предложения_по)

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

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

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

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры 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 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 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 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 Пищальского 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 Пищальского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

----------------------------

# 

1. О состоянии окружающей среды в Кировской области в 2015 году. – Киров: Министерство ООО Кировской области, 2016, с. 65. [↑](#footnote-ref-1)
2. Письмо администрации Пищальского сельского поселения от 16.05.2017, № 233. [↑](#footnote-ref-2)