**АДМИНИСТРАЦИЯ НАГАВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**КОТЕЛЬНИКОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**от «15»февраля 2017 г. №29**

**О внесении изменений в**

**постановление №48 от 14.09.2016г.**

**об утверждении муниципальной программы**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Нагавского сельского поселения**

**Котельниковского муниципального района**

**Волгоградской области на 2016г-2026г.»**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЭ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом 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», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Законом Волгоградской области от 28.11.2014 г. № 156-ОД «О закреплении отдельных вопросов местного значения за сельскими поселениями в Волгоградской области», Уставом Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области администрация Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области постановляет внести в постановление №48 от 14.09.2016г. об утверждении программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области» следующие изменения:

1. В паспорте программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района на 2016-2026 г.г.» объемы и источники финансирования (в целом по программе и с разбивкой по годам и источникам финансирования) общий объем финансирования из местного бюджета на весь этап программы составляет 8050,0 тыс. рублей заменить на 7751,5 тыс. рублей, в том числе по годам:

2017г. – 4250,0 тыс. рублей заменить на 3951,5 тыс. рублей.

1. Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры прогнозный общий объем финансирования программы на период 2016-2026 г.г. составляет 8050,0 тыс. рублей заменить на 7751,5 тыс. рублей, в том числе по годам:

2017г. – 4250,0 тыс. рублей заменить на 3951,5 тыс. рублей.

1. Таблица 6 п.2 срок реализации 2017-2022 г.г. объем финансирования составляет 4250,0 тыс. рублей заменить на 3951,5 тыс. рублей
2. Таблица 7 п.2 протяженность 4049м график реализации мероприятий составляет 4250,0 тыс. рублей заменить на 3951,5 тыс. рублей.
3. Таблица 8 п.1.3 гр.5 и гр.8 объем финансирования составляет 900,0 тыс. рублей заменить на 601,5 тыс. рублей, в том числе всего 8050,0 тыс. рублей заменить на 7751,5 тыс. рублей
4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
5. Постановление вступает в силу со дня его подписания и подлежит официальному обнародованию.

Глава Нагавского

сельского поселения П.А. Алпатов

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района**

 **на 2016 - 2026 годы**

**Паспорт**

 Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района

 на 2016 - 2026годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области на 2016-2026 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчикпрограммы | Администрация Нагавского сельского поселения, Котельниковского муниципального района Волгоградской области, адрес: 404375 Волгоградская обл. Котельниковский р-н, ст. Нагавская, пл. им. Родина Г.И.,1 |
| Цель Программы |  Повышение надежности и безопасности транспортного обслуживания населения.  Обеспечение более комфортных условий проживания населения сельского поселения, безопасности дорожного движения на территории поселения.  |
| Задачи Программы  | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Нагавского сельского поселения;2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3. Улучшение транспортного обслуживания населения |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения 1 км Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, 10 %; Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП,  |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2016-2026годы в 4 этапа1 этап – с 2016 -2017г2 этап – с 2017-2022г, 3 этап - с 2023-2024г,4 этап – с 2024-2026г |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | * + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
	+ инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
	+ комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;
	+ освещение автомобильных дорог на территории населенного пункта;
	+ капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
	+ оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;
	+ создание инфраструктуры автосервиса.
 |
| Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.) | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2026годов составляет 7751,5 тыс. руб., в том числе по годам:2016 год - 800,0 тыс. рублей;2017 год -2022год - 3951,5 тыс. рублей; 2023-2024 год - 1750,0 тыс.рублей; 2025-2026год -1250,0 тыс рублейИсточники финансирования:- средства местного бюджета Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде, будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из областного бюджета. |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской**

Территориальное расположение Нагавского сельского поселения в границах Котельниковского муниципального района Волгоградской области.

Нагавское сельское поселение Котельниковского муниципального района расположено в южной части Волгоградской области. Административным центром Нагавского сельского поселения является ст. Нагавская, расположенная в 31 км от районного центра г. Котельниково.

По территории поселения проходит районная автомобильная дорога г. Котельниково – ст. Нагавская.

Территория Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района включает один населенный пункт: ст.Нагавская, образованные исходя из исторически сложившегося расселения, социально-экономических и культурных связей территорий. Территорию Нагавского сельского поселения составляют земли населенного пункта, земли сельскохозяйственного назначения, земли промышленности.

Площадь территории Нагавского сельского поселения составляет 9498 га, жилищный фонд составляет 16300 кв.м., частных домов 280.

. Главные отрасли хозяйства сельского поселения - животноводство, земледелие. Путями сообщения служат асфальтовые дороги, хорошо проходимые в сухое время года, протяженностью 31,0 км.

Основой экономической базы Нагавского сельского поселения является сельское хозяйство. Климат территории очень переменчивый, сухой, почвы засолены.

На территории Нагавского сельского поселения расположен 1 населенный пункт, имеется школа, дом культуры, библиотека, ФАП, одно отделение почты России, 5 предприятий торговли, 1 сельскохозяйственное предприятие. Жилой фонд сельского поселения в основном одноэтажные деревянные и кирпичные жилые дома.

**1.2. Социально-экономическая характеристика Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса**

Нагавское сельское поселение входит в состав Котельниковского муниципального района и включает в себя 1 населенный пункт: ст.Нагавская.

Численность постоянного населения Нагавского сельского поселения на 01.01.2016 года составляет 813 человек.

В период реализации программы прогнозируется тенденция небольшого роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности жизни населения.

В целом демографическая ситуация Нагавского сельского поселения повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства регионов.

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка), в результате чего средний коэффициент семейности ниже средне статистического.

Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

 Таблица №1

***Динамика изменения численности населения***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015**  | **2016 оценка** |
| Численность населения, чел. | 863 |  891 | 825 | 836 |  831 |  813 |
| Коэффициент роста (снижения) |   |   |   |  |   |   |
| Возрастная структура населения: |   |   |   |   |   |   |
| Население моложе трудоспособного возраста |  |   |   |  |  100 | 97  |
| Население в трудоспособном возрасте |  |   |   |  |  437 | 427  |
| Население старше трудоспособного возраста |  |   |   |  |  294 |  289 |
| Дети от 0-6 вкл. |   |   |   |   |   |   |
| Дети от 0-14 вкл. |   |   |   |   |   |   |
| Дети от 0-17 вкл. |   |   |   |   |   |   |
| Число родившихся, чел | 8 | 7  | 7 | 3 | 9  | 10  |
| Число умерших, чел. всего | 10 | 10  | 8 | 9 | 9  | 8  |
| Естественный прирост (+), убыль (-) | -2  |  -3 | -1 | -6 |  0 |  +2 |

 Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Природные ресурсы – значимый фактор для привлечения инвесторов в пищевую промышленность, сельское хозяйство, добывающие производства.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Нагавского сельского поселения Котельниковского района утвержден решением Совета народных депутатов Нагавского сельского поселения Котельниковского района от 20 декабря 2013 года № 163/187 согласно которому установлены и утверждены:

- территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

- функциональное зонирование территории поселения;

- границы зон, планируемого размещения объектов капитального строительства муниципального уровня;

- решением Совета Нагавского сельского поселения Котельниковского района от 1 апреля 2011 года № 59/66 утверждены правила землепользования и застройки Нагавского сельского поселения Котельниковского района.

- решением Совета Нагавского сельского поселения Котельниковского района от 12 января 2016 года № 46/57 внесены изменения в правила землепользования и застройки Нагавского сельского поселения Котельниковского района.

 Согласно правил землепользования и застройки поселения установлены градостроительные регламенты;

- решением Совета Нагавского сельского поселения Котельниковского района от 04 августа 2015 года № 24/29 утверждена программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области на 2013-3034 годы.

- решением Совета Нагавского сельского поселения Котельниковского района от 1 апреля 2011 года № 59/66 утверждены правила землепользования и застройки Нагавского сельского поселения Котельниковского района.

- постановлением администрации Нагавского сельского поселения Котельниковского района от 10 октября 2014 года № 27 утверждены схемы водоснабжения Нагавского сельского поселения Котельниковского района.

- муниципальным образованием разрабатывается и утверждается градостроительная документация для строительства и реконструкции линейных объектов;

- для осуществления строительства на территории поселения муниципальным образованием подготавливаются и утверждаются градостроительные планы земельных участков.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Нагавского сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Нагавского сельского поселения составляет 12,9 км.

 Таблица №2

**Оценка уровня автомобилизации населения на территории**

 **Нагавского сельского поселения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2016 год (прогноз)** | **2017 год (прогноз)** | **2018 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 813 | 820 | 830 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 80 | 85 | 90 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 98 | 103 | 108 |

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

 Транспортная инфраструктура – [система](http://official.academic.ru/23018/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и [сооружения](http://official.academic.ru/23891/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

 Транспортная инфраструктура Нагавского сельского поселения представлена автомобильной дорогой регионального значения «Нагавская-Котельниково».

Транспортная инфраструктура Нагавского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Котельниковского района Волгоградской области

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов находится на расстоянии в 31 км (г.Котельниково ), а для перевозки пассажиров – 31 км (г.Котельниково ).

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

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием пристани.

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

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

Улично-дорожная сеть поселения входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

В основе сети основных сельских дорог лежит пересечение двух главных направлений – юг-север и запад-восток.

Особенностью населенного пункта является наличие транспортных потоков, проходящих через его территорию. Возможность обходного транзитного движения отсутствует, поэтому транспорт движется по дорогам внутри населенного пункта. Основной улицей, по которой осуществляется движение транспортных потоков, является улица Центральная.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в неудовлетворительном состоянии. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Нагавского сельского поселения.

Таблица 3.

**Показатели существующей улично-дорожной сети**

**Нагавского сельского поселения**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улиц и их протяженность, м.  | Характеристика покрытия дорог  |
|  | ул.Морская  | 451 | грунтовые |
|  | ул.Казачья | 471 | гравий |
|  | ул.Школьная | 453 | грунтовые |
|  | ул.Атаманская | 430 | грунтовые |
|  | пл.им.Родина Г.И. | 406 | грунтовые |
|  | пер.Пляжный | 363 | грунтовые |
|  | ул.Цимлянская | 1190 | грунтовые |
|  | ул.Центральная | 925 | грунтовые |
|  | ул.Зеленая | 795 | грунтовые |
|  | ул.Молодежная | 953 | грунтовые |
|  | ул.Степная | 219 | грунтовые |
|  | подъезд к ст.Нагавская | 544 | тверд.покр |
|  | подъезды к пл.им.Родина Г.И. | 101 | грунтовые |
|  | проезды | 2475 | грунтовые |
|  | объездная дорога | 2650 | грунтовые |
|  | подъезд к кладбищу | 453 | грунтовые |
|  |  **ИТОГО** | 12879 |  |

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Нагавского сельского поселения относятся к IV, V технической категории, с общим числом полос 2-1 шт , с шириной полосы движения от 3 до 4,5 м

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Улично-дорожная сеть Нагавского сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы и нет в затруднение парковки, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения, помимо химического загрязнения атмосферного воздуха для транспорта.

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

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

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

 Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

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

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Нагавского сельском поселении составляет 12,9км, в том числе с твердым покрытием 12,9 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Нагавского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых *автомобилей* находящихся в собственности граждан. На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 20, легковых – 80

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Нагавского сельского поселения отсутствуют.

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

**1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

**1.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Нагавского сельского поселения.

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств. Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское правоприменение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Нагавского сельского поселения и формированию условий для его роста.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

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

**1.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- содержание дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения Котельниковского района**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Нагавского сельского поселения Котельниковского района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Волгоградской области и муниципальных программ муниципального образования Котельниковского района, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Нагавского сельского поселения Котельниковского района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач*.*

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

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

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

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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Нагавского сельского поселения 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 внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Нагавского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Волгоградской области о бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Нагавского сельского поселения от 01.11.2013г № 155/176 «Об утверждении порядка формирования и использования дорожного фонда Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района».

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Нагавского сельского поселения Котельниковского района**

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

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутрипоселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СНиП 2.07.01-89\*.

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 850 человек. Соответственно, в течение первой очереди и расчетного срока подлежит расселению 100 человек, при условно принимаемом коэффициенте семейности равном 3.

С учетом освоения территорий под застройку индивидуальными жилыми домами с участками при доме от 0,15 до 0,20 га, потребность в селитебной территории составит 8,6 га.

Расчет территории для размещения объектов социального, культурного, коммунально-бытового обслуживания произведен исходя из нормы 25% от площади жилой территории и составляет 8,6 га.

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки.

Также, были учтены приоритетные направления развития населенных пунктов, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

Согласно расчетам, для обеспечения перспективного развития поселения на расчетный срок потребуется дополнительно включить в границы населенных пунктов 35,8 га,что было сделано при утверждении генерального плана поселения, в том числе 8,6 га было включено в целях жилой застройки.

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

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

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории поселения;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

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

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые.

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

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

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

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

 Таблица №4

**Прогноз транспортного спроса сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2025** |
| Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.4 | автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития дорожной сети поселения |
| 3.1 | протяженность дорожной сети | км | 43,9 | 43,9 | 43,9 | 43,9 | 43,9 | 43,9 | 43,9 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 149 | 152 | 157 | 160 | 165 | 167 | 200 |
| 4.2 | общественный транспорт | Автобус | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

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

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Нагавского 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.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся вудовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

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

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

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

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

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

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

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятияпо исключению имеющихся недостатков.

 Таблица №5

**Параметры уличной сети в пределах сельского поселения**

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

**2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

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

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 100 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна

топливо-раздаточная колонка на 500 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 9, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

Для улучшения обслуживания автомобильного транспорта жителей предусмотрено размещение 1 автомойки мощностью 3 поста.

**2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2025 г. для Нагавского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

 Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Нагавском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта.

Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, неповседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

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

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

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противо гололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

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

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения иххарактеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);

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

**4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств**

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

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

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Котельниковского района и органов государственной власти Волгоградской области по развитию транспортной инфраструктуры.

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

**Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2026 годов составляет 7751,5 тыс . руб., осуществляется за счет бюджета сельского поселения в том числе по годам:

2016 год - 800,0 тыс. рублей;

2017 год – 2022 год - 3951,5 тыс. рублей;

2023 год – 2024 год - 1750,0 тыс.рублей;

2025 год – 2026 год - 1250,0 тыс.рублей

 На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

 Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

 Таблица №6

 ***ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ПЕРЕЧНЯ***

***программных мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Нагавского сельского поселения на 2016 – 2025 годы***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование программы | Сроки реализации | Объем финансирования, тыс.руб. | Ответственный за реализацию мероприятия |
| 1 | Паспортизация автомобильной сети внутри населенного пункта 9776 м;Ремонт автомобильной дороги ст. Нагавской пер. Пляжный, подсыпка гравийного покрытия, укрепление обочин, 363 м  | 2016 г. | 800,0 | администрация Нагавского сельского поселения  |
| 2 | Ремонт автомобильной дороги ст. Нагавской, подсыпка гравийного покрытия укрепление обочин:ул. Центральная 925 м;подъезд к ст. Нагавская 544 м;подъезд к пл.им. Родина Г.И. 101 м;ул. Атаманская 430 м;пл.им. Родина Г.И. 406 м;ул.Школьная 453 м;ул. Цимлянская 1190 м;Проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.Приобретение знаков дорожного движения. | 2017-2022г | 3951,5 | администрация Нагавского сельского поселения |
| 3 | Ремонт автомобильной дороги ст. Нагавской, подсыпка гравийного покрытия укрепление обочин:ул. Зеленая 795 м;ул. Степная 219 м;ул. Морская 451 м;ул. Казачья 471 м; | 2023– 2024 г. | 1750,0 | администрация Нагавского сельского поселения  |
| 4 | Ремонт автомобильной дороги ст. Нагавской, подсыпка гравийного покрытия укрепление обочин:ул. Молодежная 953 м;Освещение автомобильных дорог на территории поселения  |  2025 г. – 2026г. | 1250,0 | администрация сельского Нагавского поселения  |

 Таблица №7

**График выполнения мероприятий по проектированию, строительству, содержанию и реконструкции дорог**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Наименование, расположение объекта | Технические параметры | Протяженность м | График реализации мероприятий/тыс.руб./ | Ответственные исполнители | Выполнение целевых показателей |
| 2016 | 2017-2022 | 2023-2024 | 2025-2026 |  |  |
| Содержание  |
| 51 | Содержание дороги к школе  | Ст. Нагавская пер. Пляжный  | мV | 363 | 800 |  |  |  | администрация Нагавского сельского поселения  |  |
| 2.2 | Содержание дорог  | Ст. Нагавская ул. Центральная 925 м;подъезд к ст. Нагавская 544 м;подъезд к пл.им. Родина Г.И. 101 м;ул. Атаманская 430 м;пл.им. Родина Г.И. 406 м;ул.Школьная 453 м;ул. Цимлянская 1190 м; | мV | 4049 |  | 3951,5 |  |  | администрация Нагавского сельского поселения  |  |
| 33 | Содержание дорог  | Ст. Нагавская ул. Зеленая 795 м;ул. Степная 219 м;ул. Морская 451 м;ул. Казачья 471 м; | мV | 1936 |  |  | 1750 |  | администрация Нагавского сельского поселения  |  |
| 44 | Содержание дорог  | Ст. Нагавская ул. Молодежная 953 м; | мV | 953 |  |  |  | 1250 | администрация Нагавского сельского поселения  |  |

|  Таблица 8. **Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** |
| --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | статус | Годы реализации | Объем финансирования, тыс.рублей | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
| Всего | в разрезе источников финансирования |
| краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Нагавского сельского поселения Котельниковского района на 2016-2026годы |
|  1.1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Нагавского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
|  1.2. | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Нагавского сельского поселения |
| 1.3. | содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2016 | 800,0 |  |  | 800,0 |  | Автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | администрация Нагавского сельского поселения |
| 2017 | 601,5 |  |  | 601,5 |  |
| 2018 | 600,0 |  |  | 600,0 |  |
| 2019 | 800,0 |  |  | 800,0 |  |
| 2020 | 950,0 |  |  | 950,0 |  |
| 2022-2026 | 4000,0 |  |  | 4000,0 |  |
| Всего | **7751,5** |  |  | **7751,5** |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

**Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

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

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

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

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

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

 Таблица №9

 **Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории Нагавского сельского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2016 год (прогноз)** | **2017 год (прогноз)** | **2018 год (прогноз)** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 813 | 820 | 830 | 835 | 840 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 80 | 85 | 90 | 100 | 105 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 98 | 103 | 108 | 119 | 125 |

 Таблица №10

**Территория Нагавского сельского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ** |
| **1 ОЧЕРЕДЬ** | **РАСЧЕТНЫЙ СРОК** |
| Транспортная инфраструктура |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 1,1 | 6,1 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 1 | 8 |

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

* Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;
* Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;
* Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

 Таблица №11

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица измерения | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021-2026 |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 1,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 49 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | - | - | - | - | - | - |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Таблица №12

**Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Наименование показателя**  | **Единица измерения** | **Современное состояние** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 813 |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 4,8 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 0 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 125 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 0 |
| 2.6 | Количество станций технического обслуживания | ед. | 0 |
| 2.7 | Количество автодорожных мостов | ед. | 0 |

**Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Нагавского сельского поселения Котельниковского муниципального района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

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

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

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

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

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

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