



649470 с.Чендей, ул. Садовая , 15 , тел.8(38848) 25-4-35  
факс.8(38848) 25-4-42, E-mail: chendek-ra@yandex.ru

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 39

от 24.07. 2017 г.

с. Чендей

**«Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Чендейское сельское поселение» на 2017-2032 годы » (разрабатывается на срок действия генерального плана)**

В соответствии с федеральным законом от 06.10.2003 г. N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", приказом Министерства регионального развития РФ от 06.05.2011г. №204 «О разработке программ комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципальных образований», руководствуясь Уставом МО «Чендейское сельское поселение»

### ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Чендейское сельское поселение» на 2017 - 2032 года согласно приложения.
2. Настоящее Постановление подлежит обнародованию и вступает в силу с момента его обнародования.
3. Контроль за исполнением Постановления оставляю за собой.

Глава Чендейского сельского поселения

А.В.Ошлакова



УТВЕРЖДЕНО

Постановлением Главы

Чендекского сельского поселения

от 24.07.17г. № 39

**Муниципальная целевая программа  
комплексного развития транспортной инфраструктуры  
«Чендекского сельского поселение»  
на 2017-2030 гг.**

с.Чендек

## 1. ПАСПОРТ

Муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Чендекское сельское поселение» на 2017-2032 гг.

№ п/п	1	2
1.	Наименование программы	Муниципальная программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Чендекское сельское поселение» на 2017-2032 гг.
2.	Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li><li>- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190;</li><li>- Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 - ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;</li><li>-Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li><li>-Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;</li><li>- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;</li><li>-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</li><li>Генеральный план Чендекского сельского поселения.</li></ul>
3.	Наименование заказчика,разработчика	Сельская администрация Чендекского сельского поселения Усть-Коксинского района Республики Алтай с. Чендек, ул. Садовая,д.№ 15
4.	Наименование исполнителя	Администрация МО « Усть-Коксинский район» Республики Алтай
5.	Цели программы	-Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Чендекского сельского поселения
6.	Задачи программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- Организация мероприятий по капитальному ремонту улично- дорожной сети;</li></ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация мероприятий по строительству дорог;</li> <li>- организация мероприятий по строительству мостов;</li> <li>- организация по строительству внутрихозяйственных дорог;</li> <li>- организация по установке остановочного пункта общественного пассажирского транспорта;</li> <li>- организация мероприятий по строительству пешеходных мостов.</li> </ul>																																																
7.	Целевые показатели (индикаторы)	<p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</li> <li>- Увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</li> <li>- Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог из расчета на 1 км.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Обеспеченность населения Поселения доступными безопасными и качественными круглогодичными услугами транспорта.</li> <li>- Количество внедренных технических средств организации дорожного движения.</li> </ul>																																																
8.	Сроки реализации программы	Срок реализации Программы - 2017 - 2032г.г.																																																
9.	Запланированные мероприятия	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Капитальный ремонт улично-дорожной сети;</li> <li>- строительство остановочного пункта общественного пассажирского транспорта;</li> <li>- строительство пешеходных мостов;</li> <li>- строительство мостов через р. Ченек;</li> <li>- разработка проектно-сметной документации;</li> <li>- прокладка водопропускной трубы;</li> <li>- строительство внутрихозяйственных дорог.</li> </ul>																																																
10.	Объемы и источники финансирования	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Годы реализации</th> <th colspan="4">Источники финансирования, тыс. рублей</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Итого</th> <th colspan="3">в том числе по источникам финансирования</th> </tr> <tr> <th>МБ</th> <th>РБ</th> <th>РБ</th> <th>ФБ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017 год</td> <td>0,00</td> <td></td> <td>0,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2018 год</td> <td>1060,00</td> <td></td> <td>1060,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2019 год</td> <td>1891,50</td> <td></td> <td>1891,50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 год</td> <td>2530,00</td> <td></td> <td>2530,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2021 год</td> <td>1920,50</td> <td></td> <td>1920,50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2022-2032 годы</td> <td>2561,00</td> <td></td> <td>2561,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Всего:</td> <td>9963,00</td> <td></td> <td>9963,00</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей				Итого	в том числе по источникам финансирования			МБ	РБ	РБ	ФБ	2017 год	0,00		0,00		2018 год	1060,00		1060,00		2019 год	1891,50		1891,50		2020 год	2530,00		2530,00		2021 год	1920,50		1920,50		2022-2032 годы	2561,00		2561,00		Всего:	9963,00		9963,00	
Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей																																																	
	Итого	в том числе по источникам финансирования																																																
		МБ	РБ	РБ	ФБ																																													
2017 год	0,00		0,00																																															
2018 год	1060,00		1060,00																																															
2019 год	1891,50		1891,50																																															
2020 год	2530,00		2530,00																																															
2021 год	1920,50		1920,50																																															
2022-2032 годы	2561,00		2561,00																																															
Всего:	9963,00		9963,00																																															

## **2.Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **2.1.Анализ положения Чендекского сельского поселения в структуре пространственной организации Республики Алтай**

Чендекское сельское поселение расположено в северо-западной части Республики Алтай и входит в состав Усть-Коксинского района. Чендекское сельское поселение связано автомобильной дорогой с районным центромс. Усть-Кокса, с республиканским центром г. Горно-Алтайском.Чендекское сельское поселение находится в 440км от Республиканского центра г. Горно-Алтайска

Автомобильный транспорт в Чендекском сельском поселении играет исключительную роль в обеспечении функционирования производственно-хозяйственного механизма и жизнедеятельности населения. Это практически единственный вид транспорта, которым осуществляют все перевозки грузов и пассажиров в муниципальном образовании

### **2.2.Характеристика поселения**

В состав Чендекского сельского поселения входит шесть населенных пункта: с. Чендек, является административным центром поселения, с. Нижний-Уймон, с. Ак-Коба, п. Маргала, п. Полеводка, п. Маральник-2.

Территориальные ресурсы МО «Чендекское сельское поселение» выглядят следующим образом:

земли сельскохозяйственного назначения	1234,7 га
земли промышленности, энергетики, транспорта, связи и иного назначения	2,3 га
земли лесного фонда	358 га
земли водного фонда	3 га
земли запаса	736 га
итого земли поселения	2334 га
земли сельхоз предприятий	84666 га
Общая площадь земель	87000 га
Численность населения (постоянно проживающих) на 01.01.2017г. составляет	1406 человек

#### **2.2.1.Социально-экономическая характеристика**

На территории поселения находятся предприятия и учреждения:

- В сфере торговли на территории поселения занят ряд предпринимателей малого бизнеса (2- непродовольственных магазина, 9 – продовольственных магазинов).

- В сфере производства выступают 3 сельскохозяйственных предприятия и КФК. Основными видами деятельности является: выращивание зерновых культур, разведение КРС, маралов.

- Медицинскую помощь населению оказывают 3- ФАПа, 1-амбулатория

- В сфере образования в Чендекском сельском поселении работают 1 - общеобразовательная школа, 1- начально образовательная школа, 1- дошкольное учреждение.

- На территории Чендекского сельского поселения находится одна почта и узел связи.

- В поселении работает одно культурно-просветительное учреждение сельский дом культуры в с. Чендек, 1-школа искусства и библиотека.

- На территории поселения располагается стадион, для занятий физической культурой и спортом .

Наличие трудовых ресурсов является одним из основных факторов характеризующих экономический потенциал Чендекского сельского поселения. Основными показателями, характеризующими состояние рынка труда является уровень безработицы, численность занятых в экономике.

Численность трудоспособного населения в трудоспособном возрасте по данным за 2016 год составляла 907 человек, что составляет 64,5% численности населения Чендекского сельского поселения.

Основная часть занятого населения работают на:сельскохозяйственных предприятиях. Бюджетная сфера представлена работниками служб муниципального образования, системы среднего образования, культуре, здравоохранении, а также в организациях, предоставляющих жилищно-коммунальные услуги.

Прочее трудоспособное население занято в личных подсобных хозяйствах.

Поселение имеет возможности для сбора дикоросов (грибов, ягод, кедрового ореха), однако размеры запасов дикоросов на территории поселения не определены. Заготовка ягод, грибов и ореха носит стихийный характер.

Среди преимуществ поселения можно обозначить:

- потенциал географического положения и транспортной доступности и инфраструктуры;
- человеческий потенциал,квалифицированные кадры, подрастающая молодёжь и в целом интеллектуальных и духовно развитых жителей;
- природный потенциал, включающий красивую окружающую поселение природу, озера, горы;
- потенциал предпринимательства, основанный на развитии малого бизнесе, играющем особенно важную роль в строительстве, жилищно коммунальном хозяйстве торговле и обслуживании населения;
- культурный потенциал, базирующийся на учреждениях и организациях сферы культуры;
- организационный потенциал местного управления и опыт стратегического планирования;
- экономические ресурсы муниципального имущества и муниципального землевладения.

### **2.2.2.Деятельность в сфере транспорта**

Транспортно-экономические связи Чендекского сельского поселения осуществляются автомобильным транспортом. Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. На территории поселения действуют пассажирский автотранспортный маршрут. Большинство передвижений

приходится на личном транспорте, внутри сел перемещение происходит пешеходным способом.

Грузовой транспорт в основном представлен малым коммерческим транспортом.

### **2.2.3.Оценка транспортного спроса**

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности.

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

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

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

Транспортную инфраструктуру поселения образуют межпоселковые дороги.

В основе формирования улично-дорожной сети поселения лежит: главная дорога, второстепенные дороги, подъезды к дворовым территориям.

Основные транспортно-экономические связи поселения с другими регионами осуществляются автомобильным транспортом.

Водного и воздушного транспорта в поселении не имеется.

## **2.4.Характеристика сети дорог поселения**

Дорожно-транспортная сеть Чендекского сельского поселения состоит из дорог грунтового и гравийного покрытия, протяженностью 66,28 км. Дороги общего пользования местного значения не имеют асфальтобетонное покрытие.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах Чендекского сельского поселения. В 2015 году все дороги были переданы в собственность МО «Усть-Коксинский район» на основании Сессией от 02.04.2015г. № 20-3 «Об утверждении перечня имущества Подлежащего передачи из собственности МО «Чендекское сельское поселение» в собственность МО «Усть-Коксинский район».

Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по контракту между МО «Усть-Коксинский район» и МУП «Тепловодстройсервис».

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

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, высокой сейсмичности, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог.

Применение программного метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения в Чендекском сельском поселении позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

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

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

связями.

Основным транспортом, обеспечивающим пассажирские перевозки являются автобусы и частные такси.

На территории Чендекского сельского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено межпоселковым движением: с. Чендек, с. Теректа, с. Горбуновос. Усть-Кокса один рейс; Усть-Кокса, с. Горбуново, с. Теректа, с. Чендек один рейс. Движения по данным маршрутам осуществляются в понедельник, среда, пятница, отправление в 8-00час, прибытие в 14-00 часа. Так же на территории Чендекского сельского поселения имеется маршрут с. Чендек г. Горно- Алтайск, г. Горно-Алтайск – с. Чендек, маршрут совершаются ежедневно.

## **2.6.Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

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

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

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории Чендекского сельского поселения не имеется.

Работы по содержанию и ремонту дорожной сети выполняются подрядчиками в соответствии с Федеральным законом от №44-ФЗ от 05.04.2013 « О контрактной системе в сфере закупок товаров работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»

## **2.8.Анализ уровня безопасности дорожного движения**

На территории поселения за 2015-2016 год не зарегистрировано ни одного случая аварий со смертельным исходом или с тяжелыми телесными повреждениями. Аварии носят легкий характер, то есть незначительный ущерб транспортного средства.

В целях снижения аварийности, предупреждения травматизма в 2014 году реализованы мероприятия по установлению новых дорожных знаков непосредственно вблизи детских учреждений (школы).

Проблемы, связанные с автомобильным транспортом приобретают особую остроту в связи с несоответствием нормативным требованиям дорожно-транспортной инфраструктуры.

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

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

Основными причинами совершении ДТП по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Усть-Коксинского района являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

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

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

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

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

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

Реализация Программы позволит:

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

## **2.9.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.

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, 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 являются носителями ряда канцерогенных веществ.

Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее благоустройство дорог. Реконструкция существующих гравийных дорог

## **2.10.Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**

Генеральным планом Чендекского сельского поселения предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети поселения, на расчетный период до 2032года.

Показатели	Единица измерения	Современное состояние	Первая очередь строительства (до 2020г.)	Расчётный срок(до 2030г.)
<b>Транспортная инфраструктура</b>				
Протяженность дорог, в том числе:	км	66,28	0,00	0,00
-общего пользования муниципального значения	км	66,28	0,00	0,00
-общего пользования регионального значения	км	0,00	0,00	0,00
-общего пользования федерального значения	км	0,00	0,00	0,00

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

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

1.Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2.Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

3.Генеральный план Чендекского сельского поселения.

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и

развития транспортной инфраструктуры сформирована.

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

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами местного самоуправления и районными органами власти (по уровню вертикальной интеграции);
- координация усилий районных органов исполнительной власти, 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.

## **2.13.Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета, в связи с передачей полномочий в район, средства для обеспечения мероприятий будут использоваться из бюджета МО «Усть-Коксинский район».

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом МО «Усть-Коксинский район» на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 9963,00 тыс. рублей, в том числе по годам:

Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей				
	Итого	в том числе по источникам финансирования			
		МБ	РБ	РБ	ФБ
2017 год	0,00		0,00		0
2018 год	1060,00		1060,00		0
2019 год	1891,50		1891,50		0
2020 год	2530,00		2530,00		0
2021 год	1920,50		1920,50		0
2022-2030 годы	2561,00		2561,00		0
Всего:	9963,00		9963,00	0	0

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

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

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

### **3.Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Чендекского сельского поселения**

#### **3.1.Прогноз социально-экономического и строительного развития Чендекского сельского поселения**

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и строительного развития Чендекского сельского поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения низкая;
- жилищный фонд муниципального образования Чендекского сельского поселения составляет 20,65 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 14,69кв.м.
- доходы населения - средняя заработная плата населения за 2016 год составила 7,5 тыс. руб., и увеличилась по сравнению с 2015годом на 13,3%.

#### **Демографический прогноз**

Предполагается, что положительная динамика по увеличению уровня рождаемости и сокращению смертности сохранится.

Увеличению рождаемости на территории Чендекского сельского поселения способствуют предоставления материнского капитала при рождении второго и последующих детей.

К 2018 году можно прогнозировать снижение величины коэффициента естественной убыли, чему будут способствовать проводимые мероприятия по профилактике, повышению качества медицинского обслуживания, а также улучшение социально-экономического положения населения.

Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на увеличение численности населения поселения, является формирование на его территории производственных и коммунально-складских зон, и соответственно, развитие жилищного строительства.

На расчетный срок существенных изменений в демографической ситуации поселения не предполагается.

#### **Экономический прогноз**

Развитие Чендекского сельского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;
- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;
- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование»).

Устойчивое экономическое развитие Чендейского сельского поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;
- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселение можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и средней транспортной доступностью;
- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведёт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

### **3.2.Прогноз транспортного спроса поселения, объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения**

Характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

Ежегодно в Чендейском сельском поселении происходит увеличение численности населения, как естественным путем, так и иммиграционным путем, в результате чего происходит увеличение спроса на транспорт. В административном центре Чендейского сельского поселения (с. Чендей) автотранспортный путь наложен, а вот в других селах, которые относятся к Чендейскому сельскому поселению, вопрос остается открытым.

Грузовой транспорт в основном имеется у сельскохозяйственных предприятий, не большая доля у населения. Магазины свою наполняемость товаров осуществляют через услуги доставки. Доставка осуществляется ежедневно разными по грузоподъемности автомобилями.

Интенсивность грузового транспорта значительная и на расчетный срок сильно не изменится

### **3.3.Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным центром населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение) и личным транспортом.

Внутри поселенияличным транспортом и пешеходным сообщением.

Для целей обслуживания действующих сельскохозяйственных предприятий сохраняется использование грузового и пассажирского транспорта предприятий.

Ситуация, в отношении пассажирского транспорта предполагает значительные изменения транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать.

Автосервисы, АЗС на территории поселения предоставлены индивидуальными предпринимателями.

3  
9

### **3.4.Прогноз развития дорожной сети поселения**

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности автомобильных дорог общего пользования за счет текущего и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Генеральным планом Чендекского сельского поселения предусматривается развитие транспортной инфраструктуры за счет ряда мероприятий (все мероприятия изложены в пункте 5 данной программы):

- Прогнозируется капитальный ремонт улично- дорожной сети в селе:

Населенный пункт	Протяженность (км)	
	основные улицы	второстепенные улицы
с. Чендек	13,6	6,4
с. Нижний Уймон	5,8	6,9
с. Ак-Коба	1,5	
п. Полеводка	1,8	
п. Маргала	2,7	
п. Маральник -2	2,0	

- Прогнозируется строительство улично- дорожной сети в селе Ак- Коба протяженностью 1,2 км.

-Прогнозируется строительство внутрихозяйственных дорог в населенных пунктах: с. Ак-Коба; п. Полеводка; п. Маргала.

- Прогнозируется реконструкция автозаправочной станции.

В результате осуществления проектных мероприятий качество дорожных сетей увеличится на 61,4%

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.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения на них в полном объеме.
- Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком СОГЛАСНО Генеральному плану поселения.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

### **3.5.Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а

так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях в метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

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

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

### **3.6.Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усиливается загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

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

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.

#### **4.Принципальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ямочному ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания, текущего и капитального ремонта дорог.

#### **5.Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры.**

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
программных мероприятий Программы комплексного развития систем  
транспортной инфраструктуры Чендекского сельского поселения  
на 2017 - 2032 годы

№ п/п	Наименование мероприятий	Сроки реализации	Объем финансирования, тыс.руб.
1	2	3	4
1	<b>Капитальный ремонт улично-дорожной сети:</b>		<b>2665,50</b>
1.1	<b>с. Чендек (20 км)</b>		<b>1565,50</b>
1.1.1	ул Строителей (0,8 км)		60,00
1.1.2	ул. Степная (0,4 км)		30,00
1.1.3	ул. Западная (0,8 км)		60,00
1.1.4	ул. Полевая (0,8 км)		60,00
1.1.5	ул. Российская (0,8 км)		60,00
1.1.6	ул. Северная (0,8 км)		60,00

1.1.7	ул. Спортивная (0,8 км)			60,00
1.1.8	пер. Школьный (0,5км)			37,50
1.1.9	ул. Солнечный (0,5)			37,50
1.1.10	ул. Весенняя (0,3км)			22,50
1.1.11	пер. Восточный (0,3км)			22,50
1.1.12	пер. Совхозный (1,2 км)			90,00
1.1.13	ул. Подгорная (1,0)			75,00
1.1.14	ул Березовая (1,1км)			88,00
1.1.15	пер. Молодежный (0,2 км)			16,00
1.1.16	ул. Цветочная (0,5км)			40,00
1.1.17	ул. Зеленая (1,2км)			96,00
1.1.18	ул. Заречная (2,5 км)			200,00
1.1.19	ул. Набережная (1,5 км)			127,5
1.1.20	ул. Советская (0,4 км)			34,00
1.1.21	ул. Центральная ( 2,5 км)			212,50
1.1.22	ул. Садовая (0,9 км)			76,50
1.2	<b>с. Нижний –Уймон (4,9 км)</b>			<b>680,00</b>
1.2.1	ул. Центральная (2,5 км)			200,00
1.2.2	пер. Катунский (0,7 км)			56,00
1.2.3	ул. Луговая ( 0,7 км)			56,00
1.2.4	ул. Новая (0,6 км)			48,00
1.2.5	ул. Мира (0,4 км)			320
1.3	<b>с. Ак-Коба (1,8 км)</b>			<b>135,00</b>
1.3.1	ул. Набережная (0,5 км)			37,50
1.3.2	ул. Нагорная ( 0,8 км)			60,00
1.3.3	ул. Новая (0,5 км)			37,50
1.4	<b>п. Полеводка (1,8 км)</b>			<b>135,00</b>
1.4.1	ул Набережная (0,4 км)			30,00
1.4.2	ул. Центральная (0,8 км)			60,00
1.4.3	ул. Заречная (0,6 км)			45,00
1.5	<b>п. Маргала (1,5 км)</b>			<b>112,50</b>
1.5.1	ул. Центральная ( 0,9 км)			67,5
1.5.2	ул. Лесная (0,6 км)			45,00
1.6	<b>п. Маральник-2 (0,5 км)</b>			<b>37,5</b>
1.6.1	ул. Ключевая (0,5 км)			37,5
2	<b>Строительство улично-дорожной сети:</b>			<b>203,00</b>
2.1	с. Ак-Коба (1,2 км)	2022-2032		120,00
2.2	с. Полеводка (0,83 км)	2022-2032		83,00
3	<b>Строительство внутрихозяйственных дорог (13,58 км):</b>			<b>1358,00</b>
3.1	с. Ак-Коба (0,3км)			30,00
3.2	п. Полеводка (7,04 км)			704,00
3.3	п. Маргала ( 6,24 км)			624,00
4	<b>Разработка проектно- сметной документации и строительство мостов:</b>			<b>4000,00</b>
	с. Чендек			
	пер. Совхозный	2022-2032		1000,00
	ул. Центральная	2021		1000,00
	ул. Заречная	2020		1000,00
	ул. Садовая	2019		1000,00
5	<b>Строительство пешеходных мостов:</b>			<b>50,00</b>
	п. Маргала 2 пешеходных мостика	2021		50,00
6	<b>Строительство остановочного пункта</b>			<b>1635,00</b>
	с. Ак-Коба	2018		400,00
	п. Полеводка	2019		405,00
	п. Маргала	2020		410,00
	п. Маральник -2	2021		420,00
7	<b>Прокладка водопропускной трубы:</b>			<b>51,50</b>
	с. Чендек пер. Совхозный	2019		51,50
	<b>Итого по мероприятиям</b>			

1	2017		0,00
2	2018		1060,00
3	2019		1891,50
4	2020		2530,00
5	2021		1920,50
6	2022-2032		2561,00
<b>Всего по годам</b>			<b>9963,00</b>

## **6.Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно инфраструктуры на территории поселения**

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры Чендерского сельского поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

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

Основными источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета МО «Усть-Коксинский район».

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводимых по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Перечень мероприятий по капитальному ремонту дорог для реализации Программы сформирован администрацией Чендерского сельского поселения с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и

местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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

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

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой согласно приложения №

