СОВЕТ ЛУКАШКИН-ЯРСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

РЕШЕНИЕ

18.04.2017 № 140

с. Лукашкин Яр

Об утверждении программы

комплексного развития транспортной

инфраструктуры на территории

Лукашкин-Ярского сельского поселения

на 2017-2033 годы

( в редакции Решение Совета Лукашкин-

Ярского сельского поселения от 15.06.2018 №33;

от14.05.2024 № 7, от 25.03.2025№ 35)

В целях приведения правовой базы муниципального образования «Лукашкин-Ярского сельского поселения» в соответствие с требованиями, утверждёнными Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015г №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом Лукашкин-Ярского сельского поселения,

Совет Лукашкин-Ярского сельского поселения РЕШИЛ:

1.Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Лукашкин-Ярского сельского поселения на 2017-2033 годы.

2.Отменить решение Совета Лукашкин-Ярского сельского поселения от 28.09.2016 № 118 «Об утверждении муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Лукашкин-Ярского сельского поселения на 2017-2023 годы и с перспективой до 2033 года».

3.Настоящее решение вступает в силу со дня официального опубликования (обнародования) в установленном законодательством порядке.

4.Контроль за исполнением настоящего решения оставляю за собой.

Председатель Совета Лукашкин-Ярского А.А. Мауль

сельского поселения

Приложение к решению

Совета Лукашкин-Ярского

сельского поселения

от 18.04.2017 № 140

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории**

**Лукашкин-Ярского сельского поселения**

**на «2017-2033 годы».**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение …………………………………………………...……………………………………………...2

Паспорт программы …………………………………………………………….……… ………………..3

Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры….… ………………….4

Прогноз транспортного спроса, изменения объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов…………………………………………………..……………………………………..13

Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта..……………………………………………………13

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)………………………… ……………………………………………………………………..14

Оценку объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры……………………………………….……………………..… ……………………...15

Оценку эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры……………………….………………………………………….…………………….17

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения……………………………………….……………………………………………………….18

**ВВЕДЕНИЕ**

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

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

− демографическое развитие;

− перспективное строительство;

− состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

− обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;

− обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

− развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

− развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

− обеспечение условий для управления транспортным спросом;

− создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

− создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

− условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

− эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

**2.Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Лукашкин-Ярского сельского поселения на 2017-2033 годы |
| Основание для разработки программы | Правовыми основаниями для разработки программы комплексного развития являются:  1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;  2. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  4.Устав МО «Лукашкин-Ярское сельское поселение» |
| Наименование Заказчика | Администрация муниципального образования «Лукашкин-Ярское сельское поселение» |
| Разработчик программы | Администрация муниципального образования «Лукашкин-Ярское сельское поселение» |
| Местонахождение Заказчика и Разработчика программы | 636764. Томская область, Александровский район, с.Лукашкин Яр, ул.Центральная,27 |
| Исполнитель программных мероприятий (ответственный исполнитель) | Администрация муниципального образования «Лукашкин-Ярское сельское поселение». |
| Соисполнитель программных мероприятий | Администрация Лукашкин-Ярского сельского поселения, МУП «Комсервис» Лукашкин-Ярского сельского поселения. |
| Основные цели и задачи программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры, повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Лукашкин-Ярского сельского поселения. |
| Целевые индикаторы и показатели | − доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя;  − доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  − протяженность пешеходных дорожек;  − обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;  − количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог муниципального значения;  − обеспеченность транспортного обслуживания населения. |
| Сроки и этапы реализации программы | Мероприятия программы охватывают период 2017 – 2033 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы и источники финансового обеспечения программы | Общий объем финансирования программы составляет в 2017-2033 годах – 15283,462 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней, без привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 - 2033 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. |
| Мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:   1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.   Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.   1. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.   Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3.Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4.Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения.  Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству велосипедных и пешеходных дорожек.  Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |
| Укрупнённое описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству реконструкции объектов | 1.Поэтапная реконструкция и ремонт существующих объектов транспортной инфраструктуры.  2.Строительство новых объектов транспортной инфраструктуры. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, надёжности и доступности транспортной инфраструктуры сельского поселения;  - повышение безопасности дорожного движения. |

**3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**3.1. Социально- экономическое состояние Лукашкин-Ярского сельского поселения.**

Лукашкин-Ярское сельское поселение с центром с. Лукашкин Яр расположено в юго-восточной части Александровского района на расстоянии 45 км. от райцентра и 750 км. от г. Томска. В состав поселения входит один населённый пункт – с. Лукашкин Яр.

Границы поселения установлены Законом Томской области от 30.09.2004г. № 1487 «О наделении статусом муниципального района, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований на территории Александровского района».

Территория Лукашкин-Ярского сельского поселения составляет 139543 га. и в удельном весе территории Александровского района составляет 4,6%.

На юге граничит с Назинским сельским поселением, на востоке- с Ханты-Мансийским автономным округом, на севере и западе- с Александровским сельским поселением.

Общая протяженность границ составляет **233,2 км.** Лукашкин-Ярское сельское поселение основано в 1870 году.

Климат муниципального образования является резко континентальным, с продолжительной холодной зимой и коротким летом. Среднегодовая температура воздуха составляет минус 5,5

градусов по Цельсию. Средняя температура января составляет минус 24,7 градусов, средняя температура июля плюс 19 градусов.

Население Лукашкин-Ярского сельского поселения по состоянию на 1 января 2016 года составляет 452 человека. Динамика изменения численности населения Лукашкин-Ярского сельского поселения представлена в таблице 1.

Численность населения Лукашкин-Ярского сельского поселения за период 2006-2015 год уменьшилась с 530 человек на 452 человек.

Таблица 1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Численность населения по годам | | |
| 2006 | 2011 | 2015 |
| Лукашкин-Ярское сельское поселение | 530 | 532 | 452 |

Поселение обладает достаточными для промышленного использования воспроизводимыми

природными биоресурсами - лесом, дикоросами и рыбой. Однако в последние годы запасы леса и ценных пород рыбы уменьшились. Смешанные леса чередуются кедрачом, осинниками, хвойными лесами, в которых растут ягоды и грибы. На территории Лукашкин-Ярского сельского поселения среднетаёжные леса занимают только долины рек и прилегающие к берегам участки. На приречных склонах высокобонитетные леса сменяются заболоченными лесами, которые в северо-восточной части территории переходят в болота. На юге территории преобладает лиственный лес.

На землях поселения большие запасы дикоросов (грибов, ягод, лекарственных растений), рыбных ресурсов добыча и переработка которых не налажена. На территории поселения открыто 4 больших и средних месторождений нефти: Кандаковское, Пойменное, Макарьевское (бывшее Обское). На сегодняшний день осуществляется добыча нефти на всех этих месторождениях. На территории Лукашкин-Ярского сельского поселения отсутствуют крупные промышленные и сельскохозяйственные предприятия, в связи с чем, число безработных граждан остаётся на протяжении последних лет постоянным или же имеет тенденцию к увеличению и происходит отток населения из поселения.

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. Прогноз социально-экономического развития разработан на основе различных комплексных и целевых мероприятий социально-экономического развития, а также схем территориального планирования Томской области и Александровского района, с учетом стратегических направлений, инвестиционных проектов и предложений Лукашкин-Ярского сельского поселения. Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в Лукашкин-Ярском сельском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Лукашкин-Ярского сельского поселения. Они связывают территорию поселения 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, увеличения объемов торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Лукашкин-Ярского сельского поселения составляет 13,368 км.

Одной из основных проблем автодорожной сети Лукашкин-Ярского сельского поселения является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню.

**3.2 Характеристика сети дорог поселения.**

Развитие транспортной инфраструктуры Лукашкин-Ярского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения в поселении. Лукашкин-Ярское сельское поселение относится к числу труднодоступных муниципальных образований в области.

Транспортная инфраструктура Лукашкин-Ярского сельского поселения представлена автомобильной дорогой межмуниципального значения «с. Лукашкин Яр- д. Тополевка» и автомобильной дорогой межмуниципального значения « с. Лукашкин Яр - р. Криволуцкая». Внутрипоселковые дороги общего пользования местного значения находятся на балансе Лукашкин-Ярского сельского поселения.

Транспортная инфраструктура Лукашкин-Ярского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Александровского района Томской области. В поселении также как и в Александровском районе в целом отсутствует железнодорожное сообщение, ближайшая станция находится в г. Нижневартовске Ханты-Мансийского автономного округа расстояние до которой 195 км.

Внешние транспортно-экономические связи Лукашкин-Ярского сельского поселения с другими регионами осуществляются несколькими видами транспорта: автомобильным, воздушным, водным.

Водный транспорт занимает важное место в экономике Лукашкин-Ярского сельского поселения. Основной водной магистралью является р. Обь. Основными видами грузов, перевозимые водным транспортом- строительные материалы, продовольственные и промышленные товары, техника, уголь и нефтепродукты.

На территории Лукашкин-Ярского сельского поселения расположена взлетно- посадочная площадка. В зимнее время и в период весенней и осенней распутицы перевозка пассажиров по селам района осуществляется авиационным транспортом (вертолет МИ-8) один раз в неделю, в летнее время транзитным теплоходом «Восход» ПАО «Западно- Сибирское речное пароходство» г. Новосибирск и ПАО «Северречфлот» г. Нижневартовск. На территории поселения в летнее время устанавливаются пассажирские причалы, которые содержатся за счет средств бюджета района. Перевозка грузов осуществляется ООО «Паромные переправы».

Кроме того в поселении в зимнее время пассажироперевозки и грузоперевозки осуществляются автомобильным транспортом по зимникам.

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

Общая протяженность дорог поселения составляет 13,368 км:

* 2,726 км дорог имеет железо-бетонное покрытие;
* 10,642 км имеет грунтовое покрытие.

В целях поддержания дорог в исправном состоянии, из бюджета сельского поселения ежегодно направляются денежные средства на содержание и текущий ремонт автомобильных дорог. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. В 2016 году на содержание дорог было направлено 273,634 тыс. руб. Был проведен текущий ремонт дорожного покрытия (отсыпка грунтом и укладка железо-бетонных плит) на общую сумму 175,550 тыс. руб.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры поселения. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов. Автомобильные дороги обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Улично-дорожная сеть Александровского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внутренние связи на территории муниципального образования. Необходимо усовершенствовать существующее покрытие улиц поселения с устройством тротуаров на территории села. На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог муниципального образования Лукашкин-Ярского сельского поселения выполнена в капитальном исполнении (железо - бетонные плиты). Основные показатели по существующей улично-дорожной сети муниципального образования Лукашкин-Ярского сельского поселения сведены в таблице 2.

Общая характеристика улично-дорожной сети муниципального образования

«Лукашкин-Ярское сельское поселение»

Таблица 2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Ед.измерения. | 2016 год |
| Протяжённость автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на начало года |  | 13,368 |
| с твёрдым покрытием | километр | - |
| с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами) | километр | 2,726 |
| с грунтовым покрытием | километр | 10,642 |
| Протяжённость автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на конец года |  | 13,368 |
| Общая площадь улично-дорожной сети (улиц, проездов, набережных и т.п.) | метр квадратный | 94475,00 |

К недостаткам улично-дорожной сети муниципального образования Лукашкин-Ярское сельского поселения можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СНиП 2.07.01-89\*;

- некоторая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;

- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению ДТП на улицах села.

- недостаточное освещение улично-дорожной сети

Состояние автодорог пролегающих по территории муниципального образования Лукашкин-Ярское сельское поселение оценивается как удовлетворительное.

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

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

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения. Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта». Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых возможностей 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 Лукашкин-Ярского 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутрипоселковых автомобильных дорог, в соответствие 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.

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

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2033 году увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Около 80 процентов протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально- экономического развития Лукашкин-Ярского сельского поселения.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция многих участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию.

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

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

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2032 года.

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

Ежегодно происходит прирост парка автотранспортных средств. При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в Лукашкин-Ярском сельском поселении, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

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

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

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно- эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с интенсивности движения.

**3.3. Демографическая ситуация**

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

Расчет проектной численности населения произведен на основании данных администрации муниципального образования «Лукашкин-Ярское сельское поселение». Изменение численности населения Лукашкин-Ярского сельского поселения показано в таблице 3.

Изменение численности населения Лукашкин-Ярского сельского поселения Таблица 3.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование населённого пункта |  | |
| 01.01.06 | 01.01.08 | | 01.01.10 | 01.01.12 | 01.01.15 | 01.01.16 |
| с. Лукашкин Яр | 530 | 515 | | 510 | 509 | 473 | 452 |
| ИТОГО | 530 | 515 | | 510 | 509 | 473 | 452 |

Средняя семья состоит из трех человек. Расчет численности населения муниципального образования на перспективу до 2033 года на основании данных 2016 года предоставлен в таблице 4.

Основные показатели развития муниципального образования по этапам расчётного периода. Таблица 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Расчётные периоды | | | | Всего за планируемый период |
| 2016г | 2017-2020гг. | 2021-2025гг. | 2026-2033гг. |
| Численность населения, чел. | 452 | 464 | 457 | 467 | 15 |
| Изменение численности населения, чел. | 21 | 12 | 7 | 10 | 50 |
| Общая площадь жилого фонда, тыс.м.кв. | 8,717 | 8,891 | 9,068 | 9,249 | 0,532 |
| Обеспеченность жилым фондом, м.кв./чел. | 23,15 | 24,77 | 26,50 | 28,36 | 5,21 |
| Объём нового жилищного строительства, всего, тыс. м.кв. | 0,35 | 0,5 | 0,7 | 1 | 0,65 |

Структура населения по возрастному составу, на расчетный срок, принята в соответствии с фактическим положением, представлена в таблице 5.

Структура населения

Таблица 5.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Возрастная группа населения | Удельный вес возрастной группы (%) |
| 1. | Дошкольный возраст (0-6 лет) | 11 |
| 2. | Школьный возраст (7-15 лет) | 12 |
| 3. | Трудоспособный возраст:  (мужчины 16-59 лет)  (женщины 16-54 лет) | 33  24 |
| 4. | Пенсионный возраст | 20 |
|  | Всего | 100 |

Существующая жилая застройка Лукашкин-Ярского сельского поселения представлена одноэтажными жилыми домами с приусадебными участками. Объемы жилищного строительства определены с учетом существующего жилого фонда Лукашкин-Ярского сельского поселения. Для расчетов принята средняя обеспеченность населения общей площадью жилого фонда на расчетный срок строительства равной 18,0 м2 на человека. Объемы жилого фонда представленные в таблице 6.

Данные по размещению жилой застройки и его сносу

Таблица 6

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Планируемый адрес застройки | Общая площадь, м2 | | | |
| 2016г | 2020г. | 2026г. | 2033г. |
| факт | итого | итого | итого |
| Итого. тыс.м2. | 0 | 8,891 | 9,068 | 9,249 |

Увеличение объемов нового жилого фонда на расчетный срок возможно при застройке неиспользуемых участков, сносе и замене ветхого жилья. Новое строительство предусматривается вести за счет индивидуальных застройщиков.

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

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2015-2016 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций отсутствуют.

Оценка уровня автомобилизации населения на территории Лукашкин-Ярского сельского поселения.

Таблица 7.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2015 год (факт)** | **2016 год (факт)** |
| 1 | Общая численность населения, тыс.чел. | 473 | 452 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 68 | 70 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед/100 чел. | 14 | 17 |

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

Передвижение по территории сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта и в пешем порядке.

**3.6. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.**

Для передвижения пешеходов преимущественно осуществляется по краю проезжей части. Пешеходными тротуарами оснащена ул. Центральная. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движения велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

**3.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

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

**3.8. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.**

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

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

*Воздействие шума.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортно сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

**3.9.Оценка норматавно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной системы поселения.

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред.от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г №196-ФЗФ (ред.от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

**4. Прогноз транспортного спроса, изменения объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов.**

Основными транспортными артериями в поселении являются автомобильные дороги местного значения и уличная дорожная сеть. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в поселении на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта низкая.

Характер и цели передвижения населения Лукашкин-Ярского сельского поселения не менялись последние несколько лет, таким образом, можно судить и неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

В рамках данной программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение денежных средств, для модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

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

**5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**

Основным вариантом развития программы является развитие современной и эффективной автомобильно-дорожной инфраструктуры. Для достижения этого необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них);

- выполнение комплекса работ по поддержанию транспортно- эксплутационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надёжности и безопасности (ремонт дорог);

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надёжности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- создание и ведение нормативно-правовой документации на всех объектах транспортной инфраструктуры;

- информирование детей школьного и дошкольного возраста о правилах безопасности на автомобильных дорогах во избежание и предотвращение травматизма.

1. **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очерёдность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).**

Анализ комплекса вопросов, определяющих транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог, позволил выделить основные направления деятельности в области обеспечения качества в дорожном хозяйстве. Они должны, с одной стороны, охватить аспекты функционирования дорожной отрасли, а с другой- учитывать деятельность всех участников работ, от органа исполнительной власти до подрядных организаций. Исходя из этого, к основным направлениям деятельности отнесены:

- проектирование автомобильных дорог;

- качество производства дорожных работ;

- оценка соответствия и мониторинг транспортно-эксплуатационного состояния;

- нормативное обеспечение;

- метрологическое обеспечение;

- повышение безопасности дорожного движения;

- сервис и охрана окружающей среды;

- информационно- управляющие системы;

- финансовое обеспечение.

Перечень программных мероприятий приведён в таблице 8

Таблица 8

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Един.  измер. | Кол-во | Место расположения | Мероприятия | Сроки реализа  ции |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Проектирование и строительство подъезда к с. Лукашкин Яр от проектируемой автодороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Стрежевой – Молодежный» | км | 7,0 | Лукашкин-Ярское сельское поселение | Мероприятие СТП Александровского района Томской области  Резервирование земельного участка, проектирование и строительство | I очередь, расч. срок |
| 2 | Ремонт проезжей части с бетонным покрытием и благоустройством улиц | км | 3,05 | ул. Центральная, ул. Береговая, ул. Новая, ул. Обская | ремонт дорожного полотна | Расч. срок |
| 3 | Устройство проезжей части с твердым покрытием и благоустройством улиц | км | 0,317 | ул. Береговая | строительство | I очередь |
| 4 | Устройство проезжей части с твердым покрытием и благоустройством улиц | км | 1,722 | проезды, дороги (межуличные и без названия) | строительство | Расч. срок и за расч. сроком |

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

Основными факторами, определяющими направления разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Лукашкин-Ярского сельского поселения на 2017 - 2033 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

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

Выполнение включённых в программу организационных мероприятий при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны районной администрации, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования «Лукашкин-Ярское сельское поселение». Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Целевые индикаторы и показатели программы представлены в таблице 9.

Целевые индикаторы и показатели программы Таблица 9

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Единица измерения | Финансовые потребности, тыс.руб. | | | | | |
| 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022-2033 годы |
| Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения. | % | 80\* | 80\* | 80\* | 75\* | 75\* | 70\* |
| Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием. | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 20\* | 20\* | 20\* | 25\* | 25\* | 30\* |
| Протяжённость пешеходных дорожек | м |  |  |  |  |  |  |

\* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

**9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

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.

Реализация программы осуществляется на основе положений действующего законодательства Российской Федерации, Томской области, нормативных правовых актов Лукашкин-Ярского сельского поселения и Александровского района.

Главным условием реализации программы является привлечение в транспортную сферу сельского поселения достаточного объёма финансовых ресурсов. Программа предусматривает финансирование мероприятий за счёт всех уровней бюджетов на безвозвратной основе. Финансирование мероприятий программы за счёт средств муниципального образования будет осуществляться исходя из реальных возможностей бюджетов на очередной финансовый год и плановый период.

Предусматривается ежегодная корректировка мероприятий.

**7.Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Наименование мероприятия** |  | **Финансовые потребности, тыс.руб.** | | | | | | | | | | | |
|  | **2017**  **год** | **2018**  **год** | **2019**  **год** | **2020**  **год** | **2021**  **год** | **2022**  **год** | **2023**  **год** | **2024 год** | **2025**  **год** | **2026-2033 годы** |
| 1 | Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения |  | Бюджет поселения | 393,453 | 438,372 | 455,671 | 598,0 | 429,512 | 462,62 | 400,0 | 717,0 | 587,00 | 4120,0 |
| Бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Областной бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Федеральный бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Уличное освещение |  | Бюджет поселения | 108,825 | 140,695 | 137,108 | 197,510 | 87,756 | 76,993 | 99,994 | 150,00 | 160,00 | 920,0 |
| Бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Областной бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Федеральный бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Проектирование и строительство подъезда к с. Лукашкин Яр от проектируемой автодороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Стрежевой- Молодежный» |  | Бюджет поселения |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 5000,0 |
| Областной бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Федеральный бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения | | Бюджет поселения | 108,884 | 115,122 | 149,193 | 289,203 | 202,616 | 197,49 | 315,08 | 327,000 | 325,000 | 2618,0 |
| Бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Областной бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Федеральный бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Устройство тротуаров и пешеходных дорожек | | Бюджет поселения | 0,00 | 0,00 | 179,365 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  | Бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Областной бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Федеральный бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Разработка проекта организации дорожного движения | | Бюджет поселения | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 100,0 | 0,00 |
|  | Бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Областной бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Федеральный бюджет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Итого по источникам финансирования** | |  | **2017**  **год** | **2018**  **год** | **2019**  **год** | **2020 год** | **2021**  **год** | **2022 год** | **2023 год** | **2024 год** | **2025**  **год** | **2026-2033 годы** |
|  | **Бюджет поселения** | **611,162** | **694,189** | **921,337** | **1084,713** | **719,884** | **737,103** | **815,074** | **1194,000** | **1172,0** | **7658,0** |
|  | **Бюджет района** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **5000,0** |
|  | **Областной бюджет** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Федеральный бюджет** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **ИТОГО** | |  | **611,162** | **694,189** | **921,337** | **1084,713** | **719,884** | **737,103** | **815,074** | **1194,000** | **1172,0** | **12658,0** |