**Администрация городского поселения «Курорт – Дарасунское» муниципального района**

**«Карымский район» Забайкальского края**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

пгт. Курорт – Дарасун

03 октября 2017 г. № 107

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Курорт - Дарасунское» на 2017 -2025 годы**

В целях разработки комплекса мероприятий направленных на повышение надежности, эффективности и экологичности работы объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории городского поселения «Курорт - Дарасунское», в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Генеральным планом городского поселения «Курорт - Дарасунское» **постановляю:**

1.Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Курорт - Дарасунское» на 2017-2025годы.

3. Контроль исполнения настоящего постановления оставляю за собой.

4. Настоящее постановление обнародовать на информационных стендах и официальном сайте администрации городского поселения «Курорт – Дарасунское».

5. Настоящее постановление вступает в силу после дня его официального опубликования.

Глава городского поселения

«Курорт – Дарасунское» Л.А. Ангарская

УТВЕРЖДЕНО

постановлением № 107

от 03 октября 2017г

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «КУРОРТ -ДАРАСУНСКОЕ»**

**на 2017- 2025 годы**

**Паспорт**

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

городского поселения «Курорт - Дарасунское» Карымского района

Забайкальского края на 2017- 2025годы.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Курорт - Дарасунское» Карымского района на 2017-2025 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;   Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Администрация городского поселения «Курорт - Дарасунское»  Юридический и почтовый адрес: 673314, Забайкальский край, Карымский район, п. Курорт - Дарасун ул. Дорожная 20. |
| Разработчик Программы | Администрация городского поселения «Курорт - Дарасунское»  Юридический и почтовый адрес: 673314, Забайкальский край, Карымский район, п. Курорт - Дарасун ул. Дорожная 20 |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы городского поселения «Курорт -Дарасунское», повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования городского поселения «Курорт - Дарасунское»;  2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;  3. Улучшение транспортного обслуживания населения |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:  Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения: 199.58м 2 ;  Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2017-2025 годы, в 2 этапа  1 этап – с 2017 по 2020 годы  2 этап – с 2021 по 2025 годы |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | * + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;   + инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;   - капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.   * + размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённого пункта; |

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

**1.1. Анализ положения городского поселения «Курорт - Дарасунское» Карымского района в структуре пространственной организации Забайкальского края**

Территория городского поселения «Курорт - Дарасунское» входит в состав территории муниципального образования «Карымский район», который расположен в центральной части Забайкальского края. Городское поселение «Курорт – Дарасунское» расположено в долине река Тура (приток Ингоды) между Даурским и Могойтуским хребтами),90 км от Карымского района (районный центр), ближайшая железнодорожная станция находится в п. Дарасун (65км).

**1.2. Социально-экономическая характеристика городского поселения «Курорт - Дарасунская» Карымского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.**

На территории городского поселения «Курорт - Дарасунское» работают бюджетные организации: «МОУ СОШ» городского поселения «Курорт – Дарасунское» с входящим в ее состав структурным подразделением детский сад «Звездочка», администрация городского поселения «Курорт - Дарасунское» и входящим в ее состав в структурном подразделением Муниципальное учреждение культуры библиотечно - досуговый центр, пожарная часть по охране поселка.

Основной проблемой городского поселения «Курорт – Дарасунское» является занятость населения. Численность постоянного населения на 01.01.2017г. составляет 3194 человек.

- численность населения в трудоспособном возрасте – 1825человек;

- молодежь в возрасте 16-29лет – 614 человек.

- инвалиды всех групп – 166 человек.

- инвалиды в трудоспособном возрасте – 141 человек.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план городского поселения «Курорт - Дарасунское» Карымского района утвержден решением Совета городского поселения «Курорт-Дарасунское»» от 17 декабря 2012 года № 75 согласно, которому установлены и утверждены:

- территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

- функциональное зонирование территории поселения;

-границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства муниципального уровня.

- решением Совета городского поселения «Курорт – Дарасунское» от 17 декабря 2012 года № 76 утверждены правила землепользования и застройки городского поселения «Курорт - Дарасунское»

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

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

Местная сеть дорог по своей качественной структуре далеко не отвечает современным требованиям. Крайне недостаточен удельный вес усовершенствованного покрытия на местных дорогах. Большинство искусственных сооружений на местных дорогах временного типа. Техническое состояние дорог в настоящее время ухудшилось в связи с сокращением объемов ремонтно-восстановительных работ. Некоторые участки дорог находятся в состоянии близком к аварийному.

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

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

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

Внешние транспортно-экономические связи городского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные, железнодорожные, водные перевозки из поселения не осуществляются.

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

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

На сегодняшний день для улично-дорожной сети населенного пункта характерен переходный тип покрытия. К недостаткам улично-дорожной сети населенного пункта можно отнести следующее:

-отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство.

-улично-дорожная сеть населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии;

-пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Показатели существующей улично-дорожной сети городского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование улиц** | **Протяженность улицы,км.** | **Характеристика покрытия дороги** |
| **1** | **4** | **5** | **6** |
| **1** | Дорожная | 2,0 | асфальт |
| **2** | Новая | 1,5 | гравийное |
| **3** | Рабочая | 1,3 | гравийное |
| **4** | Центральная | 2,3 | асфальт |
| **5** | 1-я Заречная | 1,7 | гравийное |
| **6** | 2-я Заречная | 1,0 | гравийное |
| **7** | Набережная | 1,2 | гравийное |
| **8** | Луговая | 0,6 | гравийное |
| **9** | Шилова | 0,5 | гравийное |
| **10** | Кооперативная | 1,1 | гравийное |
| **11** | Строительная | 0,5 | гравийное |
| **12** | Млачнева | 0,3 | гравийное |
| **13** | Лесная | 0,3 | гравийное |
| **14** | Дачная | 0,4 | гравийное |
| **15** | Верхняя | 0,8 | асфальт |
| **16** | Курортная | 0,06 | грунтовое |
| **17** | Подъезд к Военному Санаторию | 1 | асфальт |
| **18** | Мкр Северный | 0,7 | гравийное |
| **19** | Заводская | 0,06 | гравийное |

Основной улицей движения автомобильного транспорта городского поселения является ул. Дорожная, по которой осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

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

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

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

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

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

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском поселении составляет 40 км.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год). На 01.01.2017 года количество грузовых автомобилей составляет 150, легковых –850 .

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

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

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

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение, посредством которого жители могут осуществлять связь с другими поселениями, районным и краевым центром .

Автотранспортные предприятия на территории городского поселения отсутствуют.

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

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов, поэтому для безопасного движения пешеходов необходимо включить в программу развития транспортной инфраструктуры строительство тротуаров.

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

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2т, а также от 2 до 30 т. Основной улицей по которым происходит движение грузовых транспортных средств является ул. Дорожная.

На территории поселения нет дорожных служб. Дорожная служба находится в Дульдургинском районе, с которой администрация поселения заключает договора на ремонтные работы, грейдерование, чистку снега, подсыпку дорог в зимний период и другое.

**1.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

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

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

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т д.

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

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

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

**1.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского поселения «Курорт – Дарасунское».**

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

- работа АЗС на территории городского поселения.

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

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

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий, разрабатываемых муниципальных программ поселения, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Забайкальского края и муниципальных программ муниципального района «Карымский район», реализуемых на территории поселения.

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

**1.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

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

используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом

текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда городского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Забайкальского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период.

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

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

Водного транспорта на территории поселения нет.

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

**2.1. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Проектом генерального плана, на территории городского поселения «Курорт - Дарасунское», предлагается расширение автомобильных дорог местного значения. В проекте генерального плана категории улиц и дорог населенных пунктов городского поселения были назначены в соответствии с классификацией, приведенной в СП 43.13330.201 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*»:

-поселковые дороги;

-главные улицы;

-улицы в жилой застройке:

а) основные;

б) второстепенные;

-проезды;

Ширину проезжей части поселковых и главных улиц рекомендуется установить 7 м, улиц в жилой застройке основных и второстепенных, а также проездов – 6 м, хозяйственных проездов, Для движения пешеходов в состав улиц рекомендуется включить тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

Проектом генерального плана предлагается совершенствование улично-дорожной сети населенных пунктов городского поселения «Курорт - Дарасунское» путем реализации мероприятий по реконструкции и строительству новых улиц и дорог.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории городского поселения на расчетный срок предполагается проживание 3194 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит200 автомобилей на 1000 жителей**.**

**2.3. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 90% при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2025 г. для городского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального

автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

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

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

Воздействие шума. В сельском поселении транспорт (автомобильный) служит источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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

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

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

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- реконструкция линий освещения;

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

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

**Перечень мероприятий, источники финансирования Программы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № № п/п | Мероприятия | Источник финансирования | Общий объем финансирования тыс.руб. | Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс.руб. | | | | | |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2025 |
| 1 | Ремонт и содержание дорог | Бюджет Забайкальского края | 35000,0 | 5000,0 | 5000,0 | 5000,0 | 5000,0 | 5000,0 | 1000,0 |
| 2 | Установка дорожных знаков | Бюджет Забайкальского края | 700,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 200,0 |
| 3 | Строительство автомобильного моста | Бюджет Забайкальского края | 164000,0 |  | 164000,0 |  |  |  |  |
| 4 | Освещение улиц | Бюджет Забайкальского края | 1030,0 | 100,0 | 450,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 300,0 |
| 5 | Строительство тротуаров | Бюджет Забайкальского края | 2500,0 |  | 1000,0 | 1500,0 |  |  |  |
| 6 | Итого по годам: |  | 45630,0 | 5200,0 | 22950,0 | 6660,0 | 5160,0 | 5160,0 | 10500,0 |

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

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

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

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

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

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

Проектом генерального плана, на территории сельского поселения, предлагается строительство автомобильных дорог местного значения, обеспечивающих подъезд к объектам специального назначения. В проекте генерального плана категории улиц и дорог населенных пунктов поселения были назначены в соответствии с классификацией, приведенной в СП 43.13330.201 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*»:

-поселковые дороги;

-главные улицы;

-улицы в жилой застройке:

а) основные;

б) второстепенные;

-проезды;

Ширину проезжей части поселковых и главных улиц рекомендуется установить 7 м, улиц в жилой застройке основных и второстепенных, а также

проездов – 6 м. Для движения пешеходов в состав улиц рекомендуется включить тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования поселения составит 27% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

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

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса городского поселения должны стать:

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

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

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса поселения должны стать:

* + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2017-2025 гг;

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

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

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

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

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

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