

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
КОМСОМОЛЬСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ  
ПЕРВОМАЙСКОГО РАЙОНА  
ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ  
НА ПЕРИОД ДО 2033 ГОДА**

Сведений, составляющих государственную тайну в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 30.11.1995 № 1203 «Об утверждении перечня сведений, отнесенных к государственной тайне», не содержится.

**ПКРТИ08\_1057005452734\_70\_1**

## Оглавление

Введение.....	5
Паспорт Программы .....	7
Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры .....	10
1.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации .....	10
1.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории сельского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	10
1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	11
1.3.1. Автомобильный транспорт .....	11
1.3.2. Железнодорожный транспорт.....	12
1.3.3. Водный транспорт.....	12
1.3.4. Воздушный транспорт .....	12
1.3.5. Трубопроводный транспорт.....	12
1.4. Характеристика сети дорог сельского поселения, параметры дорожного движения .....	12
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковочными местами.....	13
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока .....	14
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения .....	15
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств .....	15
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения .....	17
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения .....	19
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения .....	23
1.11.1. Характеристика существующих условий .....	23

1.11.2. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры .....	24
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения .....	25
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры .....	25
2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов.....	26
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.....	26
2.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта .....	26
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	28
2.4. Прогноз развития дорожной сети сельского поселения .....	29
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения ....	29
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	30
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения .....	31
3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта .....	32
4. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий .....	33
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	34
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования .....	34
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства .....	35
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения.....	35
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств дорожных служб .....	36
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения .....	36
5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры .....	37

6. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры .....	37
7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории .....	42

## Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения сельского поселения, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального района в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития сельского 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;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической дея-

тельности - 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.

Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

## Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования Комсомольское сельское поселение Первомайского района Томской области
Основание для разработки Программы	<p>Федеральные нормативно-правовые акты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>– Земельный кодекс Российской Федерации;</li> <li>– Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>– Федеральный закон от 08.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li> <li>– Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р;</li> <li>– СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;</li> <li>– Постановление Первомайского района от 23 апреля 2021 года №89 «О внесении изменений в постановление Администрации Первомайского района от 29.11.2019 № 241 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортной системы в МО «Первомайский район» на 2020-2022 годы».</li> </ul>
Заказчик Программы, его местонахождение	Администрация муниципального образования Комсомольское сельское поселение Первомайского района Томской области
Разработчик Программы, его местонахождение	ИП Рыжков Денис Витальевич 620141, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Ольховская, 23, оф 175 т. 8 (343) 382-60-07

	email: director@profgkh.com
Цель Программы	<p>Цели программы:</p> <p>а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории сельского поселения;</p> <p>б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности;</p> <p>в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - перевозка пассажиров и грузов на территории сельского поселения;</p> <p>г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском округе;</p> <p>д) условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
Задачи Программы	<p>1. Формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения, предусмотренных стратегией социально-экономического развития сельского поселения, государственными и муниципальными программами, Генеральным планом Комсомольского сельского поселения.</p> <p>2. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по ремонту и строительству объектов транспортной инфраструктуры.</p>
Целевые показатели (индикаторы) Программы	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры на 2033 год:</p> <p>Число транспортно-пересадочных узлов</p> <p>Пассажиропоток автобусного транспорта внутри сельского поселения в год (тыс. пассаж/год)</p> <p>Парковочное пространство, мест</p> <p>Количество обустроенных пешеходных переходов</p> <p>Протяженность велодорожек, км</p> <p>Велосипедное движение, число пунктов хранения мест</p>



	<p>Число мест стоянок большегрузного транспорта</p> <p>Число мест стоянок транспорта коммунальных служб</p> <p>Число мест стоянок транспорта дорожных служб</p> <p>Общая площадь улично-дорожной сети (улиц, проездов, набережных и т.п.), км<sup>2</sup></p> <p>Протяженность автодорог общего пользования местного значения с усовершенствованным покрытием</p> <p>Протяженность автодорог общего пользования местного значения из щебня</p> <p>Число зарегистрированных ДТП</p> <p>Количество светофорных объектов регулирования перекрестков, шт.</p> <p>Количество установленных дорожных знаков, ед.</p> <p>Число внедренных ИТС</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры</p>	<p>Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям.</p> <p>Группа 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта</p> <p>Группа 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования</p> <p>Группа 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства</p> <p>Группа 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения</p> <p>Группа 5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</p> <p>Группа 6. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения</p>
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Срок реализации 2021-2033 годы:</p> <p>1 этап – 2021–2025 годы;</p> <p>2 этап – 2026–2033 годы.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Прогнозный общий объем финансирования Программы на 2021–2033 годы составляет 894.35 миллиона рублей.</p> <p>Источниками финансирования являются областной, районный и местный бюджеты, а также внебюджетные источники финансирования</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации Программы</p>	<p>Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры Комсомольского сельское поселения Томской области в соответствии с потребностями в строительстве объектов транспортной инфраструктуры.</p>

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

### **1.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации**

Муниципальное образование Комсомольское сельского поселения Первомайского района Томской области (далее – муниципальное образование, сельское поселение) входит в состав Первомайского района в соответствии с законом Томской области.

Статус и границы сельского поселения установлены Законом Томской области от 10 сентября 2004 года № 204-ОЗ «О наделении статусом муниципального района, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований на территории Первомайского района».

В настоящее время село Комсомольск – административный центр муниципального образования.

### **1.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории сельского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Развитие и рост населения – главная цель любого государства. За счет увеличения численности происходит рост и развитие экономики. Экономическое процветание муниципального образования невозможно без квалифицированных рабочих, без грамотного населения, способного создавать рабочие места. Так, одним из показателей экономического развития является численность населения.

Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в муниципальном районе, привлекательности территории для проживания и осуществления деятельности.

Численность населения, его возрастная структура – важнейшие социально-экономические показатели, характеризующие состояние рынка труда, устойчивость развития муниципального образования.

По состоянию на 01 января 2021 года численность населения сельского поселения составила 2242 человек.

Состояние и уровень развития инфраструктуры является определяющим фактором конкурентоспособности региональной экономики. Особое значение имеет транспорт, обеспечивающий функционирование производительных сил территории.

Транспортный комплекс сельского поселения включает в себя авто-

мобильный и железнодорожный транспорт.

В границах сельского поселения выделены следующие территории по функциональному использованию:

- Зона застройки индивидуальными жилыми домами;
- Зона застройки малоэтажными жилыми домами (до 4 этажей, включая мансардный);
- Многофункциональная общественно-деловая зона;
- Зона специализированной общественной застройки;
- Производственная зона;
- Коммунально-складская зона;
- Зона инженерной инфраструктуры;
- Зона транспортной инфраструктуры;
- Производственная зона сельскохозяйственных предприятий;
- Зона сельскохозяйственного использования;
- Зона лесов;
- Зона кладбищ;
- Зона режимных территорий;
- Иные зоны;

Зона садоводческих, огороднических или дачных некоммерческих объединений граждан

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

В системе транспортного обслуживания сельского поселения задействован автомобильный и железнодорожный транспорт.

#### **1.3.1. Автомобильный транспорт**

По данным ГИБДД по Томской области, на территории Комсомольского сельского поселения, парк зарегистрированных автотранспортных средств составляет 280 транспортных средств, уровень автомобилизации на 2021 год составил 137 единиц транспорта на 1000 чел.

На территории сельского поселения представлено 2 автозаправочные станции с бензиновым и дизельным топливом. Станции обслуживания автотранспорта отсутствуют.

Данная информация позволяет оценить степень комфортности сферы авторемонтных услуг и необходима для расчета требуемого количества объектов СТО, ремонта и обслуживания автотранспорта на перспективный период.

### 1.3.2. Железнодорожный транспорт

На территории сельского поселения инфраструктура железнодорожного транспорта представлена железнодорожной станцией при поселке Балагачево.

Год ввода станции - 1971год. Станция Балагачево относится к Кузбасскому отделению Западно-Сибирской железной дороги. Код 87540.

Станция осуществляет продажу билетов на все пассажирские поезда, прием и выдача багажа, прием и выдачу грузов повагонными и мелкими отправлениями, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования.

Через станцию происходит дальнейшее железнодорожное сообщение пассажирским поездом №635/636 «Белый Яр — Балагачево — Томск»/ «Томск — Балагачево — Белый Яр». Перевозчиком является компания ОАО «ФПК».

### 1.3.3. Водный транспорт

На территории сельского поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта.

### 1.3.4. Воздушный транспорт

На территории сельского поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта.

### 1.3.5. Трубопроводный транспорт

На территории сельского поселения отсутствует инфраструктура трубопроводного транспорта.

## 1.4. Характеристика сети дорог сельского поселения, параметры дорожного движения

В таблице 1.4.1. представлена характеристика дорог межмуниципального значения.

Таблице 1.4.1. Характеристика дорог межмуниципального значения

№ пп	Наименование	Класс, категория	Протяженность, км
Автомобильные дороги регионального значения			
1	69 ОП РЗ К-11 Первомайское — Белый Яр, протяженность по Первомайскому району, в том числе по: Комсомольское сельское поселение	IV	119.63 28.00
	Итого		119.63

Общая протяженность автомобильных дорог местного значения сель-

ского поселения составляет 56.282км.

Перечень автодорог местного значения сельского поселения приведен в таблице 1.4.2.

Таблица 1.4.2. Перечень автодорог улично-дорожной сети населенных пунктов Комсомольского сельского поселения

№ пп	Место нахождения объекта	Протяженность, м	Дорожная одежда
1	Томская область, Первомайский р-н, с. Комсомольск, ул. Рабочая, ул. Советская, ул. Гагарина, ул. Октябрьская, ул. Причулымская, ул. Железнодорожная, ул. Комсомольская, ул. Клубная, ул. Школьная, ул. Тракторная, ул. Первомайская, ул. Зеленая, ул. Луговая, ул. Лесная, ул. Мира, ул. Строителей, ул. Пионерская, ул. Подгорная, ул. Крайняя, пер. Почтовый, ул. Садовая	3200	Грунт
		40550	Асфальтобетон
2	Томская область, Первомайский р-н, п. Францево, ул. Школьная, ул. Лесная, ул. Таежная	3237	Грунт
3	Томская область, Первомайский р-н, ст. Балагачево, ул. Вокзальная	2200	Грунт
4	Томская область, Первомайский р-н, д. Балагачево, ул. Нагорная, ул. Мира, ул. Лесная, ул. Новая, пер. Клубный	4259	Грунт
5	Томская область, Первомайский р-н, п. Тазырбак, ул. Таежная, ул. Мира	2836	Грунт
		56282	

Вопрос реконструкции автодорог УДС сельских населенных пунктов, имеющих грунтовое дорожное покрытие, требует принятия программно-проектных управленческих решений по обеспечению финансирования работ по реконструкции УДС и проведения самой реконструкции.

Анализ сложившейся ситуации показывает необходимость строительства и проведения реконструкции данных автомобильных дорог. Большинство автомобильных дорог по своим технико-эксплуатационным параметрам не обеспечивают необходимую скорость и безопасность движения и нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции. Содержание автодорог местного значения можно охарактеризовать как удовлетворительное.

Средняя скорость движения автотранспортных средств на улично-дорожной сети составляет 30-40км/час. Коэффициент загрузки элементов улично-дорожной сети находится в пределах 0,1–0,35 в зависимости от категории автодорог.

Мостовые сооружения отсутствуют.

### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковочными местами**

### Уровень автомобилизации сельского поселения

Парк транспортных средств и уровень сельского поселения на 01.01.2021 года представлен в таблице 1.5.1.

Таблица 1.5.1. Виды автотранспортных средств

№ пп	Наименование	Ед. изм.	2020 год	2021 год
1	Наличие транспорта, всего	ед.	280.0	280.0
2	Наличие транспорта, находящегося в собственности юридических лиц	ед.	0	0
3	Наличие индивидуального транспорта	ед.	280.0	280.0

По данным, приведенным в таблице, можно оценивать состав потока транспортных средств на дорогах сельского поселения, основной вид транспорта – легковые автомобили.

#### Обеспеченность парковками

Хранение индивидуальных легковых автомобилей жителей населенных пунктов сельского поселения, проживающих в частных многоквартирных жилых домах с приусадебными участками и многоквартирных домах с дворовыми участками, осуществляется на территориях приусадебных участков. На территории Комсомольского сельского поселения отсутствуют многоуровневые гаражные комплексы, подземные стоянки индивидуального транспорта.

Генеральным планом рекомендуется на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

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

#### Автобусный транспорт

На территории действует 1 межмуниципальный маршрут автобусного сообщения, в соответствии с реестром маршрутов регулярных перевозок, общей протяженностью 101.1 км.

Основная характеристика автобусного маршрута описана в таблице 1.6.1. Существующий уровень пассажирских перевозок в целом удовлетворяет потребностям населения. Минимальная вместимость составляет 22 сидений.

Показатели деятельности автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок представлены в таблице 1.6.3.

Таблица 1.6.3. Показатели деятельности автобусного транспорта

№ пп	Показатель	Ед. изм.	2020 год
1	Количество автобусных маршрутов	ед.	1
2	Протяженность автобусных маршрутов	км	101.1
3	Количество перевезенных пассажиров	тыс.чел./год	7.180
4	Средний пассажирооборот	пасс-ч	18.7

По следованию общественного транспорта расположены остановочные комплексы с павильонами и указанием дорожного знака.

### **1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения**

Движение пешеходов происходит по ходу движения автотранспорта. Специальные велосипедные дорожки обособленные и изолированные, где проезд на велосипедах организован по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а также в пределах планировочных районов отсутствуют.

По итогам анализа, предлагается:

- для пешеходного движения предусмотреть устройство тротуаров вдоль асфальтированных дорог сельского поселения, а также обустройство тротуаров;
- обустройство пешеходных переходов на территории Комсомольского сельского поселения;
- профилактические меры по грамотности населения в дорожной безопасности.

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

С целью обеспечения безопасности дорожного движения и сохранения дорожного покрытия на территории сельского поселения определить маршрут грузового транспорта. Дорожные знаки, определяющие возможные направления движения таких транспортных средств, разместить на улицах (дорогах), по которым будет разрешено их движение.

Таблица 1.6.1. Реестр межмуниципальных маршрутов

№ пп	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута	Перечень остановок (в прямом и обратном направлении)	Протяженность маршрута, км	Виды транспортных средств	Классы транспортных средств	Максимальное количество транспортных средств (кол-во выданных карт)
1		Первомайское – Улу-Юл	<p>Прямое направление: с. Первомайское, д. Успенка, д. Петровск, с. Ежи, д. Вознесенка, д. Царицынка, с. Сергеево, д. Сахалинка, д. Балагачево, п. Тазырбак, с. Комсомольск, с. Апсагачево, с. Альмяково, п. Улу-Юл</p> <p>Обратное направление: п. Улу-Юл, с. Альмяково, с. Апсагачево, с. Комсомольск, п. Тазырбак, д. Балагачево, д. Сахалинка, с. Сергеево, д. Царицынка, д. Вознесенка, с. Ежи, д. Петровск, д. Успенка, с. Первомайское</p>	101.1 101.1	автобус	Малый	1/1



В системе дорожного обслуживания сельского поселения функционирует ИП Рябинин С.В., ООО «Агропромдорстрой».

На период реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры рассматривается расширение парка транспортных средств коммунальных служб.

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

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия.

Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки;
- массовое пренебрежение требованиям безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения;
- отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;
- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в

управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки, низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность.

Обеспечение безопасности дорожного движения на уровне муниципального образования как правило решается за счет:

- сокращение дорожно-транспортного травматизма;
- усиление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений.

При этом в муниципальном образовании ограничиваются следующими первоочередными мероприятиями:

- установка, замена дорожных знаков;
- содержание дорог, ремонт проезжей части автодорог, ямочный ремонт и частичное асфальтирование дорог;
- выпиловка деревьев с участков дорог с опасными сочетаниями радиусов кривых.

Информация по ДТП представлена в таблице 1.9.1 (информация получена с официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации).

Таблица 1.9.1. Информация по ДТП

№ пп	Дата ДТП	Вид ДТП	Дорога	Адрес	Погибло	Ранено
2020 год						
1	09.08.2020 16:25	Съезд с дороги	Первомайское - Белый Яр, 34 км	-	0	1
2019 год						
1	29.07.2019 19:00	Съезд с дороги	Первомайское - Белый Яр, 34 км		0	1
2	09.07.2019 02:30	Опрокидывание	Первомайское - Белый Яр, 38 км		0	1
3	06.01.2019, 18:43	Наезд на пешехода		с Комсомольск, ул Комсомольская, 33	0	1
4	28.09.2019, 23:10	Опрокидывание		с Комсомольск, ул Пионерская, 9	0	1
5	26.07.2019, 01:15	Опрокидывание	Первомайское - Белый Яр, 46 км		0	2

Сведения по распределению ДТП по видам представлены в таблице 1.9.2.

Таблица 1.9.2 Сведения по распределению ДТП на территории сельского поселения по видам за 2019–2020 годы

№ пп	Вид ДТП	2020 год		2019 год	
		Кол-во	%	Кол-во	%
1	Иной вид ДТП	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Наезд на гужевой транспорт	0.00	0.00	0.00	0.00
3	Наезд на животное	0.00	0.00	0.00	0.00
4	Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения (иного участника ДТП), осуществляющее какую-либо другую деятельность	0.00	0.00	0.00	0.00
5	Наезд на пешехода	0.00	0.00	1.00	20.00
6	Наезд на препятствие	0.00	0.00	0.00	0.00
7	Наезд на стоящее ТС	0.00	0.00	0.00	0.00
8	Опрокидывание	0.00	0.00	3.00	60.00
9	Отбрасывание предмета (отсоединение колеса)	0.00	0.00	0.00	0.00
10	Столкновение	0.00	0.00	0.00	0.00
11	Съезд с дороги	1.00	100.00	1.00	20.00

Анализ видов ДТП за 2019–2020 годы показывает, что основную долю видов от общего количества составляют наезд на препятствие.

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры позволит:

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

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

Современное экологическое состояние территории определяется воздействием локальных источников загрязнения на компоненты природной среды, трансграничным переносом загрязняющих веществ воздушным путем с прилегающих территорий, а также от климатических особенностей, определяющих условия рассеивания и вымывания примесей.

На территории преобладают южные и юго-западные ветра.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы: локальное, региональное и глобальное.

К локальному виду воздействия относятся:

Влияние на здоровье: вызывается угарным газом (СО), углеводородами, окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами.

Влияние на гигиенические условия: воздействие шума и вибрации от дорожного движения.

Разрушение конструкционных материалов транспортных средств и дорожных сооружений под действием серных и азотных составляющих выбросов автотранспорта, а также оксидов фотохимического происхождения.

Само существование дорожной сети оказывает негативное воздействие на окружающую среду, нарушая природный баланс.

Содержание автодорожной сети: производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог для обеспечения видимости оказывают негативное воздействие на почву, грунтовые воды и растительность.

Они наиболее ощутимы и поэтому лучше изучены.

К региональному виду воздействия относятся:

- подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих;
- насыщение воздуха азотом, вызываемое азотными составляющими;
- увеличение концентрации тропосферного (низкоуровневого) озона и влияние на растительность. Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводов и окислов азота;
- разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения.

К глобальному виду воздействия относится парниковый эффект: вызывается действием углекислого газа (СО<sub>2</sub>), метана (СН<sub>4</sub>), озона (О<sub>3</sub>), фреонов (СFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (СFC), оксида азота (N<sub>2</sub>O).

Глобальные эффекты, особенно парниковый эффект, по расчетам экологов будут иметь долговременное развитие. Это значит, что вредное воздействие, вызывающее эти проблемы, будет под контролем, природные процессы, уже вовлеченные в глобальные изменения, будут продолжаться еще долгое время.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду можно подразделить на три группы:

- факторы транспортного потока, включающие в себя загрязнение

воздуха, акустическое загрязнение, вибрацию;

- факторы автомагистрали, включающие в себя визуальное внедрение, эффект «разделения», изменение землепользования и разрушение почв;
- конструкционные факторы, включающие в себя шум и загрязнение воздуха при строительстве дорожных объектов.

Значительный вклад в загрязнение воздушного бассейна вносит автотранспорт. Использование этилированного бензина, а также неисправности топливной аппаратуры, отсутствие поглотительных установок на выхлопах, прогрев двигателей в зимний период приводят к увеличению выбросов окиси углерода, сернистого ангидрида, свинца, углеводородов и оксидов азота в концентрациях, превышающих предельно допустимые.

Неблагоприятным условием, приводящим к повышенным концентрациям вредных веществ в атмосферном воздухе, является близлежащая трасса федерального значения.

По результатам оценки негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду не превышает допустимые пределы, установленные действующим законодательством.

В таблице 1.10.1 представлены основные загрязняющие вещества и их источники.

Таблица 1.10.1. Основные загрязняющие вещества и их источники

Загрязняющее вещество	Основные источники	Стандарт ПДК
Угарный газ CO	выхлопы автотранспорта, некоторые произв. процессы	10 мг/ м <sup>3</sup> в течении 8 ч. 40 мг/ м <sup>3</sup> в течении 1 ч.
Оксид серы SO <sub>2</sub>	тепловые и электростанции, использующие серосодержащие нефтяные продукты или уголь, производство серной кислоты	80 мкг/ м <sup>3</sup> в течении года, 365 мкг/ м <sup>3</sup> в течении 24 ч.
Взвешенные твердые частицы	выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, тепловые и электростанции, реакция загрязняющих веществ в атмосфере	75 мкг/ м <sup>3</sup> в течении года, 260 мкг/ м <sup>3</sup> в течении 24 ч.
Свинец Pb	выхлопы автотранспорта, плавильные печи, производство батареек	1.5 мкг/ м <sup>3</sup> в течении 3 мес. 260 мкг/ м <sup>3</sup> в течении 24 ч.
Окислы азота NO, NO <sub>2</sub>	выхлопы автотранспорта, тепловые и электростанции, производство азотной кислоты, взрывы, заводы удобрений	100 мкг/ м <sup>3</sup> в год для NO <sub>2</sub> ,
Фотохимические оксиды, озон O <sub>3</sub> , пероксиацетил нит-	фотохимическая реакция окислов азота и углеводоро-	235 мкг/м <sup>3</sup> в 1 час

Загрязняющее вещество	Основные источники	Стандарт ПДК
рат, альдегиды	дов под действием солнечного света	
Не метановые углеводороды - этан, этилен, пропан, бутан, пентан, ацетилен	выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, испарение растворителей, сжигание топлива	нет данных
Углекислый газ CO <sub>2</sub>	Любые источники горения	Способен причинить вред здоровью при концентрации 4400 мг/ м <sup>3</sup> за 2-8 часов

Снижение вредного воздействия всех видов транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (компримированный газ, электроэнергия) и альтернативных источниках энергии, а также снижение энергоемкости транспортных средств.

Для этого надзорными органами предполагается усиление контроля технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

### **Загрязнение атмосферы**

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят 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 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Источник шумового загрязнения в сельском поселении:

- межмуниципальные дороги соединяющие населенные пункты и пролагающие по центральным частям населенных пунктов;
- воздушные линии электропередач более 110 кВ.

### **Снижение двигательной активности**

Исследования 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 сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию. Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека. Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода в жилую зону, позволяет в целом снизить загрязненность воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта. Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей сельского поселения, которая будет направлена на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния предприятий на население, согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» требуется для предприятий, являющихся источником негативного воздействия устанавливать санитарно-защитную зону.

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

### **1.11.1. Характеристика существующих условий**

В таблице 1.11.1 представлены основные характеристики существующих условий транспортной инфраструктуры.

Таблица 1.11.1. Основные характеристики существующих условий транспортной инфраструктуры

№ пп	Показатель	Ед. измерения	2020 год
1	Протяженность автодорог общего пользования местного значения сельского поселения		
1.1.	всего	км	56.282
1.2.	с твердым покрытием	км	0.0

№ пп	Показатель	Ед. измерения	2020 год
1.3.	с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	км	3.2
1.4.	с покрытием из гравия	км	0.0
1.5.	грунтовое покрытие	км	53.082
2.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, в отношении которых произведен капитальный ремонт и ремонт	км	0.533
3.	Общая протяжённость освещенных частей улиц, проездов, набережных на конец года	км	53.082
4.	Количество автозаправочных станций (АЗС), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения сельского поселения	ед.	2.0
5.	Оборудованные пешеходные переходы	ед.	2.0

### 1.11.2. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

#### Транспортная инфраструктура

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания за счет:

- повышение безопасности автомобильного движения;
- создание устойчивого автомобильного сообщения со всеми населенными пунктами округа;
- обеспечение мобильности населения;
- модернизации тротуаров и мероприятий по организации безопасного пешеходного движения;
- развитие объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с уровнем автомобилизации населения сельского поселения.

Программой предусмотрено:

- капитальный ремонт существующих дорог;
- установка пешеходных переходов.

Развитие улично-дорожной сети на участках планируемой застройки осуществляется в соответствии с планом реализации генерального плана и документацией по планировке территорий.

На планируемых для малоэтажного жилищного строительства территориях развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

#### Пассажирский транспорт

Согласно Генерального плана на первую очередь запроектировано



строительство остановочных пунктов для пассажирского транспорта в размере 6 единиц.

### **Парковочное пространство**

В сельском поселении принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

- автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

Генеральным планом предусмотрено расширение парковочного пространства и организация мест хранения транспортных средств.

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

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

- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004года № 190-ФЗ;
- Федеральный закон от 08 ноября 2007года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10 декабря 1995года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993года № 1090 «О правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения правительства РФ от 11 июня 2014года №1032-р;
- СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

## **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения являются бюджетные средства всех уровней и внебюджетные средства.

Привлечение средств бюджета учитывается как прогноз софинанси-

рования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

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

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе.

Таким образом возможности органов местного самоуправления сельского поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры разработаны мероприятия на сумму 894.35млн. руб.

## **2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов**

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

При разработке демографического прогноза сельского поселения применяются показатели перспективной численности населения, утвержденные в Генеральном плане сельского поселения и представленные в таблице 2.1.1.

Таблица 2.1.1. Демографический прогноз сельского поселения

№ пп	Наименование показателя	Фактическое положение	Прогноз
		2020 год	2033 год
1	Численность населения, чел.	2242	2907

### **Прогноз жилищного строительства**

Генеральным планом предлагается как освоение свободных от застройки территорий, так и реконструкция, модернизация и капитальный ре-

монт существующего жилищного фонда.

Кроме того, предусматриваются следующие мероприятия:

- строительство усадебных домов по программе «доступное жилье», предназначенных для молодых специалистов, молодых семей;
- при реконструкции и формировании жилой застройки на территории общественных центров следует ориентироваться на переход от типового к авторскому адресному проектированию и строительству домов с улучшенной планировкой квартир и увеличением их площади;
- строительство нового жилищного фонда в сельском поселении на экологически безопасных территориях с учетом системы нормативных планировочных ограничений;
- комплексная застройка и благоустройство районов нового жилищного строительства с полным инженерным оборудованием территории и строительством объектов социальной сферы, устройством спортивных и парковых зон.

Основная цель первоочередных мероприятий по новому жилищному строительству - комплексное формирование жилых районов с максимальным благоустройством, развитием социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры.

Для размещения новых площадок строительства нового жилья выбраны участки в населенных пунктах: с. Комсомольск – 38,5 га.

## **2.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта**

Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, представлен в таблице 2.2.1.

Таблица 2.2.1. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения

№ пп	Наименование показателя	Фактическое положение	Прогноз
		2020 год	2033 год
1	Среднегодовой пассажирооборот автобусного сообщения, тыс. чел. в год	7.180	8.200
2	Среднегодовой пассажирооборот железнодорожного сообщения	Нет данных	Нет данных

Для решения задач, сформулированных Транспортной стратегией Российской Федерации, по снижению негативного воздействия личным авто-

транспортом на окружающую среду необходима работа с населением по повышению информированности по обеспечению экологической безопасности транспортного комплекса и вовлечь различные общественные организации и объединения в работу по формированию и пропаганде эффективных мер, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе производить пропаганду частичного замещения населением автомобильного транспорта на автобусный транспорт.

Основными задачами развития транспортной инфраструктуры являются:

- сохранение и совершенствование существующей сети дорог общего пользования;
- приведение технического состояния дорог и искусственных сооружений в соответствие с категорией и классификацией дорог с целью обеспечения безопасного пропуска автомобильного транспорта;
- повышение сервисного обслуживания для пользователей дорог;
- обеспечение надежных связей населенных пунктов с центром сельского поселения.

Рост транспортного спроса на перспективу определяется развитием следующих отраслей экономической деятельности:

- развитие личных подворий населения в сельской местности;
- развитие розничной торговли.

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

На территории сельского поселения прослеживается тенденция увеличения показателя уровня автомобилизации.

Система массового пассажирского транспорта сельского поселения представлена автобусным транспортом.

#### **Автомобильный транспорт**

Существенных изменений в автомобильном транспорте к 2033 году не предвидится. Внутри населенных пунктов передвижение будет осуществляться личным транспортом.

Генеральным планом определены мероприятия по устройству парковок и автостоянок в общественных зонах населенных пунктов сельского поселения и развитие объектов хранения, и обслуживания автотранспорта (гаражи, СТО, АЗС).

#### **Автобусный транспорт**

Обслуживание населения сельского поселения пассажирскими пере-

возками в настоящее время осуществляют индивидуальные предприниматели. Для пассажирских перевозок сельского поселения характерны:

- значительная общая подвижность населения в межпоселковых поездках;
- определенный отток пассажиров с маршрутов пассажирских перевозок на легковой (индивидуальный) транспорт.

Генеральным планом определены мероприятия по обустройству остановочных павильонов на сложившихся остановках общественного транспорта.

### **Железнодорожный транспорт**

Генеральным планом сельского поселения планируется ряд мероприятий в сфере железнодорожного транспорта:

- Реконструкция железнодорожной линии Томск – Белый Яр (строительство вторых путей);
- Строительство ж/д станции в п. Францево;
- Строительство ж/д переезда на участке пересечения проектируемой автодороги «Комсомольск-Францево» с железной дорогой.

Данные мероприятия не планируется включать в программу комплексного развития, так как отсутствует информация в инвестиционных программах реализуемые ОАО «РЖД».

## **2.4. Прогноз развития дорожной сети сельского поселения**

Основными направлениями развития дорожной сети сельского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог, в соответствии с Генеральным планом сельского поселения:

- Реконструкция и асфальтирование всех существующих грунтовых дорог внутри населенных пунктов.

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

Будет сохраняться тенденция к увеличению уровня автомобилизации населения сельского поселения, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам массового скопления людей.

Прогноз уровня автомобилизации населения на 1000 человек представлен в таблице 2.5.1.

Таблица 2.5.1. Прогноз уровня автомобилизации

№ пп	Наименование показателя	Фактическое положение	Прогноз
		2020 год	2033 год
1	Уровень автомобилизации населения, ед. на 1000 человек	127.0	150.0

На планируемый срок рост автомобилизации населения продолжится. Количество автомобилей на 1 000 жителей сельского поселения достигнет порядка 150 единиц. Нагрузка на автодорожную сеть общего пользования сельского поселения со стороны населения, проживающего на территории сельских населенных пунктов сельского поселения, увеличится незначительно в связи с его малочисленностью.

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

Динамика аварийности представлена в таблице 2.6.1.

Таблица 2.6.1. Динамика аварийности

№ пп	Наименование показателя	Фактическое по- ложение	Прогноз
		2020 год	2033 год
1	Дорожно-транспортные происшествия, ед.	1	0

Реализация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения позволит сохранить тенденцию уменьшения количества ДТП на период действия настоящей Программы.

Мероприятия, направленные на ликвидацию недостатков зимнего содержания автодорог, своевременное устранение дефектов дорожного покрытия, поддержание в рабочем состоянии горизонтальной разметки проезжей части автодорог, поддержание нормативной освещенности дорог и пешеходных переходов, позволят уменьшить количество ДТП, возникших в результате данных недостатков. Недостатки зимнего содержания и дефекты дорожного покрытия превалируют в числе факторов, способствующих совершению ДТП.

Данные мероприятия должны предусматривать конкретный набор

действий и инструкции для служб и учреждений, задействованных в организации и обеспечении безопасности автодорожного, железнодорожного, пешеходного и велосипедного движения (техническое обустройство автомобильных и железных дорог, их инфраструктурных элементов, взаимодействие с ГИБДД, сфера профессиональной и любительской подготовки водителей, пропаганда безопасности на автодорогах среди всех слоев населения, работа СМИ, проведение конкурсов, декад безопасности и т.п.).

Целевым показателем безопасности дорожного движения является количество ДТП на автодорогах общего пользования.

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

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (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 обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей 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 автомо-

бильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

### **3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта**

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, экономическое развитие региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Прогноз сценарных условий развития транспортной инфраструктуры сельского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (максимальный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития сельского поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение текущего состояния, сложившегося в последний период. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры будут осуществляться в рамках Генерального плана сельского поселения. Сценарий характеризуется поддержанием и качественным ремонтом дорожной сети.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной деятельности, направленной на развитие транспортной инфраструктуры. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях развития жилищного фонда, увеличения рабочих мест, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов. Сценарий характеризуется ростом экономической



активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также дальнейшие инвестиции в разработку новых месторождений.

Вариант 3 (максимальный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста – строительство промышленных объектов для увеличения числа рабочих мест и привлекательности. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования.

**В Программе реализуется умеренно-оптимистичный вариант - качественного содержания (ремонт и реконструкция), капитального ремонта дорог.**

#### **4. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий**

Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий представлены в таблице 4.1.1. - 4.6.1

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

Таблица 4.1.1

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год оконча- ния реали- зации меро- приятия	Объем финанси- рования, млн. руб.
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры				
1	Строительство автомоечного комплекса для легковых и грузовых автомобилей полного цикла	2023	2023	4.50
2	Строительство станции технического обслуживания	2027	2027	15.00
	Итого			19.50

#### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования

Таблица 4.2.1

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год оконча- ния реали- зации меро- приятия	Объем финанси- рования, млн. руб.
Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования				
1	Обустройство остановочных комплексов по пути автобусного маршрута (6 единиц)	2026	2030	3.90
	Итого			3.90

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

Таблица 4.3.1

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год окончания реализации мероприятия	Объем финансирования, млн. руб.
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства				
1	Организация парковочного пространства на территории с. Комсомольск	2025	2025	6.90
	Итого			6.90

### 4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Таблица 4.4.1

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год окончания реализации мероприятия	Объем финансирования, млн. руб.
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения				
1	Устройство тротуаров для пешеходов вдоль асфальтовых дорог	2025	2033	26.50
2	Устройство и оборудование пешеходных наземных переходов около социально-значимых объектов	2022	2024	4.50
	Итого			31.00

#### 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств дорожных служб

Таблица 4.5.1

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год окончания реализации мероприятия	Объем финансирования, млн. руб.
Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб				
1	Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. Автогрейдер ГС-14.02 - 2ед.	2025	2025	17.50
	Итого			17.50

#### 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения

Таблица 4.6.1

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год окончания реализации мероприятия	Объем финансирования, млн. руб.
Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения				
1	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 4.259км в д. Балагачево	2025	2033	61.7555
2	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 2.2км в п. жд/ст. Балагачево	2025	2033	31.9
3	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 43.75км в с. Комсомольск	2025	2033	634.375
4	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 2.836км в п. Тазырбак	2025	2033	41.122
5	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 3.2км в п. Францево	2025	2033	46.4

## **5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Оценка объемов капитальных затрат на реализацию мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения произведена на основании расчетов по удельным капитальным затратам строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта 1 км автодороги, разработанным на основании сметных данных реализованных объектов – аналогов транспортной инфраструктуры на территории Томской области.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий, предлагаемого к реализации при выбранном варианте развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 5.1.

## **6. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Оценка эффективности реализации Программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем. Оценка эффективности Программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы; степень достижения планируемых значений показателей Программы.

Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности Программы: 1-й этап – расчет  $P_1$  – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы»; 2-й этап – расчет  $P_2$  – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы»; 3-й этап – расчет  $P_{\text{итог}}$  – итоговой оценки эффективности Программы.

Итоговая оценка эффективности Программы ( $P_{\text{итог}}$ ) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

Таблица 5.1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации при выбранном варианте развития транспортной инфраструктуры

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год окончания реализации мероприятия	Источники финансирования, млн. руб.						годы реализации, в том числе по годам						Источники финансирования
				Всего, в том числе	Федеральный бюджет	Областной бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет	Прочие источники	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2033	
<b>Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры</b>																
1	Строительство автомоечного комплекса для легковых и грузовых автомобилей полного цикла	2023	2023	4.50	0.00	0.00	0.00	0.00	4.50	0.00	0.00	4.50	0.00	0.00	0.0	100% Прочие источники
2	Строительство станции технического обслуживания	2027	2027	15.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.00	100% Прочие источники
	Итого			19.50	0.00	0.00	0.00	0.00	19.50	0.00	0.00	4.50	0.00	0.00	15.00	
<b>Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования</b>																
1	Обустройство остановочных комплексов по пути автобусного маршрута (6 единиц)	2026	2030	3.90	0.00	0.00	3.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.90	100% Районный бюджет
	Итого			3.90	0.00	0.00	3.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.90	
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</b>																
1	Организация парковочного пространства на территории с. Комсомольск	2025	2025	6.90	0.00	0.00	0.00	6.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.90	100% Местный бюджет
	Итого			6.90	0.00	0.00	0.00	6.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.90	
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения</b>																
1	Устройство тротуаров для пешеходов вдоль асфальтовых дорог	2025	2033	26.50	0.00	0.00	17.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.50	22.00	100% Районный бюджет
2	Устройство и оборудование пешеходных наземных переходов около социально-значимых объектов	2022	2024	4.50	0.00	0.00	0.00	4.50	0.00	0.00	1.50	1.50	1.50	0.00	0.00	100% Местный бюджет
	Итого			31.00	0.00	0.00	17.30	4.50	0.00	0.00	1.50	1.50	1.50	4.50	22.00	
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</b>																
1	Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. Автогрейдер ГС-14.02 - 2ед.	2025	2025	17.50	0.00	0.00	17.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	17.50	0.00	100% Районный бюджет
	Итого			17.50	0.00	0.00	17.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	17.50	0.00	
<b>Мероприятия по развитию сети дорог Поселения</b>																
1	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 4.259км в д. Балагачево	2025	2033	61.76	0.00	0.00	61.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.18	55.58	100% Районный бюджет
2	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 2.2км в п. жд/ст. Балагачево	2025	2033	31.90	0.00	0.00	31.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.19	28.71	100% Районный бюджет
3	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 43.75км в с. Комсомольск	2025	2033	634.38	0.00	0.00	634.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	63.44	570.94	100% Районный бюджет

№ пп	Наименование мероприятия	Год начала реализации мероприятия	Год оконча- ния реали- зации меро- приятия	Источники финансирования, млн. руб.						годы реализации, в том числе по годам						Источники фи- нансирования	
				Всего, в том числе	Федеральный бюджет	Областной бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет	Прочие источники	2021	2022	2023	2024	2025	2026- 2033		
4	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 2.836км в п. Тазырбак	2025	2033	41.12	0.00	0.00	41.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.11	37.01	100% Районный бюджет
5	Реконструкция автомобильных дорог приведения к нормативам в соответствии с СП 42.13330.2016, общей протяженностью 3.2км в п. Францево	2025	2033	46.40	0.00	0.00	46.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.64	41.76	100% Районный бюджет
	Итого			815.55	0.00	0.00	815.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	81.56	734.00	
	Итого по всем мероприятиям			894.35	0.00	0.00	854.25	11.40	19.50	0.00	1.50	6.00	1.50	103.56	781.80		

Расчет  $P_1$  – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы» осуществляется по следующей формуле:  $P_1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%$ ,

где:  $V_{\text{факт}}$  – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$  – плановый объем бюджетных средств на реализацию программы в отчетном году;

$u$  – сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию программы» осуществляется по следующим критериям: программа выполнена в полном объеме, если  $P_1 = 100\%$ ; программа в целом выполнена, если  $80\% < P_1 < 100\%$ ; программа не выполнена, если  $P_1 < 80\%$ .

Расчет  $P_2$  – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы» осуществляется по формуле:  $P_2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 (2)$ ,

где:

$K_i$  – исполнение  $i$  планируемого значения показателя программы за отчетный год в процентах;

$N$  – число планируемых значений показателей программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:  $K_i = \Pi_i \text{ факт} / \Pi_i \text{ пл} * 100\%$ ,

где:  $\Pi_i \text{ факт}$  – фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;

$\Pi_i \text{ пл}$  – плановое значение  $i$  показателя на отчетный год.

В случае, если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:  $K_i = 100\%$ .

В случае, если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:  $K_i = 0\%$ .

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы» осуществляется по следующим критериям: программа перевыполнена, если  $P_2 > 100\%$ ; программа выполнена в полном объеме, если  $90\% < P_2 < 100\%$ ; программа в целом выполнена, если  $75\% < P_2 < 95\%$  программа не выполнена, если  $P_2 < 75\%$ .

Итоговая оценка эффективности программы осуществляется по фор-



муле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2,$$

где:  $P_{\text{итог}}$  – итоговая оценка эффективности программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:  $P_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;  $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;  $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$  умеренно эффективная;  $P_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности Программы (значение  $P_{\text{итог}}$ ) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами.

В таблице 6.1. представлены целевые индикаторы на планируемый период.

Таблица 6.1. Целевые индикаторы на планируемый период

№ пп	Мероприятия	Наименование индикатора	Факт	Прогноз
			2021	2033
1	Мероприятия по развитию транспорта	Число транспортно-пересадочных узлов	0	0
2	общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	Пассажиропоток автобусного транспорта внутри сельского поселения в год (тыс. пассаж/год)	7.180	8.200
3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Парковочное пространство, м <sup>2</sup>	нд	3500
4.1	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Количество обустроенных пешеходных переходов	2	8
4.2		Протяженность велодорожек, км	0	0
4.3		Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	0	0
5.1	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;	Число мест стоянок большегрузного транспорта	0	0
5.2		Число мест стоянок транспорта коммунальных служб	0	0
5.3		Число мест стоянок транспорта дорожных служб	0	0
Мероприятия по развитию сети дорог				
6.1		Протяженность автодорог общего пользования местного значения с усовершенствованным покрытием	3.2	56.28
6.2		Протяженность автодорог общего	3.2	56.28

№ пп	Мероприятия	Наименование индикатора	Факт	Прогноз
			2021	2033
		пользования местного значения с твердым покрытием		
7.1	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	Число зарегистрированных ДТП	1	0
7.2		Количество светофорных объектов регулирования перекрестков, шт.	0	0
7.3		Количество установленных дорожных знаков, ед.	22	100
8	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	Число внедренных ИТС	0	0

### **7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах

жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы следующие составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги.

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

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы Томской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию, предусмотренных Программой, объектов транспортной инфраструктуры для цели обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в сельском поселении.

В целях совершенствования правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения предлагается ряд мероприятий по институциональным преобразованиям:

1. Рассмотреть возможность выделения в структуре управления Администрации конкретного ответственного, отвечающего и координирующего деятельность в сфере транспорта и безопасности дорожного движения, так как эти два вопроса являются неделимыми в основах организации перевозок, как пассажиров, так и грузов. Отдельное структурное подразделение позволит более быстро и качественно решать поставленные задачи в сфере транспортной инфраструктуры.

2. Организовать антитеррористическую комиссию, в рамках которой отслеживать и контролировать на своем уровне исполнение Федерального

закона от 09.02.2007 № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» с целью организации взаимодействия предприятий, работающих в сфере транспорта с территориальными подразделениями МВД и ФСБ.

С руководителями предприятий, занятых в сфере транспортных пассажирских перевозок, необходимо постоянно проводить работу по реализации дополнительных мер, направленных на обеспечение безопасности жителей сельского поселения и усиление защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от угроз террористического характера.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры сельского поселения в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.