|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРОЕКТУТВЕРЖДЕНАРЕШЕНИЕМ Совета депутатовРомановского сельского поселения Челябинской областиот «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2016 года №\_\_\_\_ |

ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

РОМАНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ САТКИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

на 2017-2027 годы

1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Романовского сельского поселения Саткинского муниципального района Челябинской области на 2017-2027 годы (далее-Программа) |
| Основания для разработки | Федеральный закон от 29.12.2014 №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Генеральный план Романовского сельского поселения. |
| Заказчик и разработчик программы | Администрация Саткинского муниципального района, адрес: 456910 Челябинская обл. Саткинский р-н, г. Сатка, ул. Металлургов 2 |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Романовского сельского поселения |
| Задачи программы  | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей поселения;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Сроки и этапы реализации программы | 2017-2027 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | Приложение №1 к Программе |
| Объемы и источники финансирования программы | Средства местного бюджета на 2017-2027 годы уточняются при формировании на очередной финансовый год |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Приложение №2 к Программе |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности городского поселения;- обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Романовского сельского поселения.

2.1. Анализ положения Саткинского муниципального района в структуре Челябинской области, анализ положения Романовского сельского поселения в структуре Саткинского муниципального района

Саткинский район расположен в северо-западной части Челябинской области. Его протяжённость 60 км, в поперечнике 45 км. Площадь района - 239 661 гектар. В северной части район граничит с Кусинским, в восточной - с городом Златоустом, в южной - с Катав-Ивановским районом Челябинской области, а на западе - с Дуванским районом республики Башкортостан.

Саткинский муниципальный район объединяет в своём составе 7 муниципальных образований:

- Айлинское сельское поселение;

- Бакальское городское поселение;

- Бердяушское городское поселение;

- Межевое городское поселение;

- Романовское сельское поселение;

- Саткинское городское поселение;

- Сулеинское городское поселение.



Романовское сельское поселение располо­жено в северо-восточной части Саткинского муниципального района. Границами поселения являются: на севере – Республика Башкортостан, на северо-востоке – Кусинский муниципальный район, на юго-востоке – Бердяушское городское поселение, на юге – Саткинское городское поселение и Сулеинское городское поселение, на западе – Айлинское сельское поселение.

В состав поселения входит 7 населенных пунктов:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование поселения,  с указанием центра | Наименование населенных пунктов, входящих в состав поселения | Численность населения населенного пункта, чел. | Расстояние от населенного пункта до центра | Расстояние от населенного пункта до  районного центра | Вид транспорт/количество рейсов в течение дня |
| Романовское сельское поселениес. РомановкаИтого: | с. Романовка | 300 | 0 | 33 | Маршрут такси №3 |
| п. Чулковка | 1216 | 5 | 28 | Маршрут такси №3 |
| п. Единовер | 114 | 6 | 29 | пеш.доступ./0,7км |
| п. Тельмана | 66 | 7 | 26 | Маршрут такси 3 |
| п. Иструть | 21 | 10 | 29 | отсутствует |
| п. Пороги | 45 | 9 | 42 | Маршрут такси №3 |
| п. Постройки | 13 | 12 | 45 | пеш.доступ./0,6км |
| 1775 |

2.2. Социально – экономическая характеристика Романовского сельского поселения.

Земельные ресурсы по состоянию на 01.01.2016 года

|  |  |
| --- | --- |
| Категории земель | Общая площадь |
| га | % |
| Земли сельхоз-назначения | 331 | 2,3 |
| Земли населенных пунктов | 417 | 2,9 |
| Земли промышленности | 22 | 0,2 |
| Земли особо - охраняемых территорий  | 0  | 0 |
| Земли лесного фонда | 12561 | 87,7 |
| Земли водного фонда | 101 | 0,7 |
| Земли запаса (в т.ч. фонд перераспределения) | 894 | 6,2 |
| Всего земель в границах | 14326 | 100 |

Демографические изменения в составе населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | 2015 | 2016 |
| Родилось | 6 | 11 |
| Умерло | 74 | 24 |
| % умерших на 1000 чел. | 7,4 | 2,4 |
| % родивших на 1000 чел. | 0,6 | 1,1 |
| Прибыло | 21 | 46 |
| Убыло | 16 | 23 |
| продолжительность жизни: |
| МужчиныЖенщины | 5982 | 6285 |

Высокий коэффициент смертности объясняется наличием на территории психоневрологического интерната, где содержаться или проживают в основном пожилые и больные люди.

Короткая продолжительность жизни, невысокая рождаемость, объясняется следующими факторами:

- многократным повышением стоимости самообеспечения (питание, лечение, лекарства, одежда).

- развалом экономики в  период перестройки, что привело к  развалу социальной инфраструктуры на селе, обанкротились ранее крупные сельскохозяйственные и деревоперерабатывающие предприятия, появилась безработица, резко снизились доходы населения.

Рынок труда в поселении

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | 2015 | 2016 |
| Количество жителей всего | 1658 | 1668 |
| Количество работающих всего, в том числе: | 435 | 438 |
| Предприятия | 60 | 66 |
| Организации | 375 | 378 |
| % работающих от общего кол-ва  жителей | 24,7 | 24,7 |
| Количество безработных стоящих в службе занятости | 11 | 14 |
| Количество дворов | 444 | 448 |
| Количество дворов занимающихся ЛПХ | 392 | 396 |
| Количество работающих на вахте | 6 | 8 |
| Количество пенсионеров | 160 | 165 |

Система образования в поселении

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | 2015 | 2016 |
| количество образовательных учреждений | 3 | 3 |
| количество учащихся | 140 | 148 |
| количество детей дошкольного возраста | 51 | 47 |
| количество педагогических работников | 13 | 13 |

Культура, здравоохранение

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | 2015 | 2016 |
| количество объектов культуры | 1 | 1 |
| Количество объектов здравоохранения  |  2 |  2 |
| количество работников, в том числе: | 3 | 3 |
| в культуре | 1 | 1 |
| в здравоохранении | 2 | 2 |

Анализ ситуации в поселении сведен в таблицу:

|  |  |
| --- | --- |
| Сильные стороны  | Слабые стороны |
| 1. Экономически выгодное  расположение – территория расположена в слиянии двух рек, имеет транспортную обеспеченность ЖД и автотрассой, соединяющей две магистрали М-5 и Сатка-Тастуба;2. Наличие дорог с твердым  покрытием, прямой выезд на восточное направление М-5 Урал. 3. Частично сохранена социальная сфера - образовательные, медицинские учреждения - ФАП, библиотека.4. Наличие свободных земельных ресурсов для ведения сельскохозяйственного производства, личного подсобного хозяйства.5. Наличие природных ресурсов для развития специализированных видов туризма.6. Наличие промысловых ресурсов.7. Возрастание роли малого бизнеса в экономике поселения, увеличение числа малых предприятий.8. Благоприятная экологическая ситуация; низкий уровень антропогенного воздействия на территорию поселения, комфортная экологическая среда проживания населения.9. Близость крупных индустриальных центров Челябинск, Уфа, Екатеринбург. | 1. Отсутствие в части населенных пунктов  внутри-поселковых дорог с твердым покрытием (п. Иструть, п. Постройки).2. Неблагоприятная демографическая ситуация: высокий уровень естественной убыли, старение населения, отток молодёжи из села. 3. Недостаточно развитая рыночная инфраструктура. 4. Изношенные коммунальные сети, требующие срочной замены (водоводы).5. Низкая доходная база бюджета поселения.6. У предпринимателей зачастую отсутствие трудовых договоров с работниками.7. Осуществление предпринимательской деятельности без регистрации.8. Отсутствие культурных учреждений.9. Отсутствие системы бытового обслуживания на территории поселения.10. Недостаточно развитая  материальная база  для развития физкультуры и спорта, слабое финансирование этой сферы. 11. Отсутствие альтернативных эффективных источников теплоснабжения.12. Недостаток доступного жилья.  |

Проведенный анализ показывает, что как сильные, так и слабые стороны поселения определяются его географическим (транспортным) положением по отношению к крупным городским поселениям. Территориальная близость городов является также основным источником возможностей и угроз.

Экономический потенциал поселения значителен, но в настоящее время слабо задействован, особенно в части, развития производства, сельского хозяйства и туризма, развития услуг населению, развития личных подсобных хозяйств.

Базовый ресурсный потенциал территории (природно-ресурсный, экономико-географический, демографический) не получает должного развития, хотя явно просматривается его возможное влияние не только на другие поселения но и на район в целом.

Блок обеспечивающих ресурсов развития (трудовой, производственный, социально-инфраструктурный, бюджетный, инвестиционный) имеет тенденцию к росту, но пока не позволяет решать стратегические задачи повышения качества и уровня жизни поселения.

2.3. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Транспортно-экономические связи Романовского сельского поселения осуществляются в основном личным автомобильным транспортом, а так же общественным пассажирским транспортом. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение (маршрутные такси). На территории поселения действует один внутри муниципальный пригородный маршрут.

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

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;

- объекты малых предприятий;

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Автомобилизация Саткинского муниципального района 299 единиц/1000 человек в 2016 году оценивается как средняя, при среднем уровне автомобилизации в Российской Федерации 287 единиц на 1000 человек.

2.5. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества дорог

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог IV-V категории, предназначенных не для скоростного движения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое и щебеночное покрытие. Содержание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог проводится по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

По территории поселения проходят автомобильные дороги регионального значения Рабочий поселок Сулея – поселок Единовер (74 ОП РЗ 75К-202), Чулковка – Романовка (74 ОП РЗ 75К-204), Сатка – Рабочий поселок Бердяуш – Пороги (74 ОП РЗ 75К-202), Тельмана – Старая Пристань (74 ОП РЗ 75К-388).

Протяженность автомобильных дорог Романовского сельского поселения, в том числе по типам покрытий:

|  |  |
| --- | --- |
| Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, км | В том числе по типам покрытий: |
| Асфальтобе-тонное | Бетонное | Щебеночное | Грунтовое |
| 56,3 | 2,4 | 0 | 24,9 | 27,3 |

2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).

На 01 сентября 2016г. в Саткинском муниципальном районе насчитывается 25415 единиц транспортных средств на 81663 человека населения. Детальная информация видов транспорта отсутствует.

Автомобильный парк Романовского сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, в гаражах. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.

Передвижение по территории населенных пунктов поселения осуществляется с использованием пассажирского автобусного транспорта, личного транспорта либо в пешем порядке. Пригородное автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием.

Регулярные пригородные маршруты:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Номер маршрута | Маршрут (начальный и конечный пункт) | Число рейсов в день | Пассажирооборот за 1 рейс, пасс.км. |
| №410А | «Сатка – Романовка» | 3 | 12 |
| №410В | «Сатка – Пороги» | 1 | 8 |

2.8. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Места пересечения с проезжей частью оборудованы нерегулируемыми пешеходными переходами. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.9. Характеристика движения грузовых транспортных средств.

Грузовые транспортные средства на территории поселения перемещаются по согласованным маршрутам.

2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части, где проходят автомобильные дороги регионального значения Рабочий поселок Сулея – поселок Единовер, Чулковка - Романовка, Сатка – Рабочий поселок Бердяуш - Пороги, Тельмана – Старая Пристань.

По территории поселения проходит железная дорога. Остановочные пункты железнодорожного транспорта в п. Единовер, 1880 км. с. Романовка.

Для повышения уровня безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования производятся работы по ремонту знаков, нанесению дорожной разметки, обозначению пешеходных переходов, устройству искусственных неровностей. На дорогах местного значения проводятся мероприятия по безопасности путем укрепления дорожного полотна грунтовых дорог.

2.11. Оценка уровня негативности воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье:

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

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

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. №190-ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Генеральный план Романовского сельского поселения утвержден решением совета Романовского сельского поселения Саткинского района Челябинской области №14/2 от 13.12.2012г.

 Нормативно – правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. изм. | 2016г.(отчет) | 2017 г. (прог.) | 2018г.(прог.) | 2019 г.(прог.) |
| Демография, труд и занятость |
| Численность постоянного населения  | чел.  | 1668 | 1677 | 1692 | 1714 |
| Число родившихся  | чел.  | 11 | 9 | 12 | 14 |
| Число умерших  | чел.  | 24 | 27\* | 28 | 28 |
| Естественный прирост  | чел.  | -13  | -18 | -16 | -14 |
| Число прибывших | чел.  | 46 | 48\*\* | 50 | 51 |
| Число убывших | чел.  | 23 | 21 | 19 | 16 |
| Миграционный прирост | чел.  | 23 | 27 | 31 | 36 |
| Численность лиц, имеющих официальный статус безработного  | чел.  | 8 | 8 | 6 | 5 |
|  Численности постоянного населения к предыдущему году  | % | 0,9  | 0,5 | 0,9 | 0,5 |
| \*- рост числа умерших связан с нахождение на территории СПНИ, проживающие которого в основном пожилые и больные люди.\*\*- рост числа прибывших связан с нахождение на территории СПНИ, прибытие больных которого постоянно индексируется к убывшим (умершим). |
| Предприятия и организации |
| Показатели  | Ед. изм. | 2016г.(отчет) | 2017 г. (прог.) | 2018г.(прог.) | 2019 г.(прог.) |
| Число хозяйствующих предприятий, в том числе:  | ед. | 21 | 21 | 24 | 24 |
| добывающих и обрабатывающих производств  | ед. | 5 | 5 | 6 | 6 |
| количество строительных организаций, компаний  | ед. | 0  | 0 | 1 | 1 |
| количество организаций, осуществляющих грузоперевозки, складирование и хранение  | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 |
| прочие  | ед. | 16  | 16 | 17 | 17 |
| Сельское хозяйство |
| Показатели  | Ед. изм. | 2016г.(отчет) | 2017 г. (прог.) | 2018г.(прог.) | 2019 г.(прог.) |
| Число сельскохозяйственных организаций  | ед. | 2  | 3 | 4 | 5 |
| Площадь земли, предоставленной крестьянским (фермерским) хозяйствам  | га | 185 | 240 | 290 | 420 |
| Число личных подсобных хозяйств  | ед  | 392  | 415 | 427 | 441 |
| Образование, культура, здравоохранение, спорт |
| Показатели  | Ед. изм. | 2016г.(отчет) | 2017 г. (прог.) | 2018г.(прог.) | 2019 г.(прог.) |
| Общая численность зданий (сооружений) земельных участков, занимаемых учреждениями культуры, образования, здравоохранения, спорта  | ед. | 6 | 6 | 7 | 8 |
| культурно - досуговых  | ед.  | 0  | 0 | 0 | 1 |
| музеев  | ед.  | 0 | 0 | 1 | 1 |
| библиотек  | ед.  | 1 | 1 | 1 | 1 |
| школ искусств  | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 |
| спортивный центр  | ед.  | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Число спортивных сооружений и детских площадок | ед.  | 6  | 6 | 6 | 7 |
| Число дошкольных образовательных учреждений  | ед.  | 2  | 2 | 2 | 2 |
| Число мест в дошкольных образовательных учреждениях (яслях, детских садах) | мест  | 120 | 120 | 120 | 120 |
| Численность детей, посещающих учреждения дошкольного образования  | чел.  | 31  | 36 | 38 | 41 |
| Число общеобразовательных учреждений  | ед.  | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Число мест в общеобразовательных учреждениях (школах) | мест  | 120 | 120 | 120 | 120 |
| Численность учащихся, посещающих общеобразовательные учреждения (школы) | чел. | 49 | 54 | 57 | 62 |
| Число прочих учреждений образования | ед.  | 0  | 0 | 0 | 0 |
| Количество учреждений здравоохранения в поселении (ФАП) | ед.  | 2  | 2 | 2 | 2 |

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный транспорт и общественный пассажирский транспорт. Транспортная связь с областным пунктом, населенными пунктами и внутри населенных пунктов будут осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), автомобильным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового и железнодорожного транспорта.

3.4. Прогноз развития дорожной сети.

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

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

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

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

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

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут:

- обеспечение контроля над выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- развитие систем видео фиксации нарушений правил дорожного движения;

- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.

Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

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

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, мероприятия транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

В связи со сложной экономической ситуацией данные мероприятия в Программе не планируются.

5.2. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения, мероприятия по развитию сети дорог поселения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Основными источниками финансирования Программы будут являться средства бюджета Саткинского муниципального района, субсидии из областного бюджета, а так же средства дорожного фонда Романовского сельского поселения.

7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

 При эффективном выполнении мероприятий, включенных в Программу, увеличится протяженность дорог, соответствующая нормативным требованиям, повысится безопасность дорожного движения.

Приложение №1 к Программе

ПЕРЕЧЕНЬ

мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Романовского сельского поселения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п.п. | Наименование мероприятия  | Сумма финансирования, год, тыс. рублей | 2022-2027 | Примечание |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (текущий ремонт) | 820,0 | 750,0 | 750,0 | 750,0 | 750,0 | + | + - планируются указанные мероприятия, объемы средств будут уточняться. |
| 2 | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, в т.ч. разработка ПСД | 5550,0 | 3200,0 | 2100,0 | 2200,0 | 1900,0 | + |
| 3 | Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения в т.ч. разработка ПСД | 0 | 4600,0 | 450,0 | 600,0 | 8660,0 | + |
| 4 | Строительство автомобильных мостов и путепроводов п. Иструть | 0 | 0 | 240,00 | 0 | 0 | + |
| 5 | Строительство пешеходных мостов и путепроводов | 100,00 | 0 | 0 | 100,00 | 0 | + |
| 6 | Обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения | 300,0 | 200,0 | 210,0 | 200,0 | 250,0 | + |

Приложение №2 к Программе

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование индикатора | Единицаизмерения | Показатели по годам |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2027 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользо­вания местного значения | % | 5 | 8 | 15 | 24 | 48 | 80 |
| 2 | Количество дорожно-транспортных происшествий (показатель безопасности на автомобильных дорог общего пользования местного значения) | % | 10 | 10 | 9 | 7 | 5 | 2 |
| 3 | Протяженность автомобильных дорог | км. | 56,3 | 56,3 | 59 | 61 | 61 | 70 |
| 4 | Протяженность автомобильных мостов (путепроводов) | м. | 24 | 24 | 24 | 32 | 32 | 32 |
| 5 | Протяженность пешеходных дорожек | км. | 1,2 | 1,2 | 1,4 | 1,4 | 1,8 | 1,8 |
| 6 | Протяженность пешеходных мостов (переходов)  | км. | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 12 |
| 7 | Протяженность велосипедных дорожек | км.  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 60 | 60 | 80 | 80 | 90 | 90 |