

ООО «Проектно-Исследовательский Центр»

**УТВЕРЖДАЮ: Глава
Осецкого сельского
поселения Любимского
муниципального района
Ярославской области**
_____ Сочнев В. А.
М.П.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ОСЕЦКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ЛЮБИМСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ
НА 2017-2025 ГОДЫ**

2017 г.

Содержание

Введение.....	5
1. Паспорт программы.....	9
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры. 12	
2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	14
2.2 Социально-экономическая характеристика.....	20
2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	23
2.4 Характеристика сети дорог, оценка качества содержания дорог.....	25
2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками.....	39
2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	39
2.7 Характеристика условий немоторизованного передвижения.....	40
2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.....	40
2.9 Анализ безопасности дорожного движения.....	41
2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровья населения.....	42
2.11 Характеристика существующих условий в перспективе развития и размещения транспортной инфраструктуры.....	43
2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....	44
2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	45
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов.....	47
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	47

3.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.....	48
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.....	49
3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения.....	50
3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	52
3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	52
3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	53
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	54
5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий.....	59
5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	60
5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	61
5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого паркового пространства.....	61
5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	61
5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	62
5.6 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.....	62

5.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.....	63
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	70
7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	77
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.....	81

Введение

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

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

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

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

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

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

– условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

– эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

Основные понятия

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и, включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями

для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** – сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** – администрация сельского поселения;

- **пользователи автомобильными дорогами** – физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и/или их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при

выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по восстановлению транспорт-но-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценки ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

1. Паспорт программы

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения, Любимского муниципального района, Ярославской области на период до 2025 г.

Наименование	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения, Любимского муниципального района, Ярославской области на период до 2025г.
Основание для разработки программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения, Любимского муниципального района, Ярославской области разработана на основании следующих документов; - Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ; - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»; - Генеральный план развития Осецкого сельского поселения Любимского муниципального района Ярославской области; - Распоряжение Правительства от 3.07.1996 г. №1063-р (с изменениями от 23.05.2014 года); - Устав Осецкого сельского поселения Любимского муниципального района Ярославской области от 25 апреля 2011 г. № 236-52/5; - СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
Наименование заказчика:	Администрация Осецкого сельского поселения
Разработчик программы:	ООО «Проектно-Исследовательский Центр»
Местонахождение программы	Россия, Ярославская область, Любимский район, д. Ружбугино, ул. Центральная, 20.
Цели программы	— развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; — повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

	<ul style="list-style-type: none"> – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.
Задачи программы	<ul style="list-style-type: none"> – увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; – повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; – обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; – увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей.
Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> – доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; – доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; – протяженность пешеходных дорожек; – протяженность велосипедных дорожек; – обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; – количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения; – обеспеченность транспортного обслуживания населения.
Сроки и этапы реализации программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2025 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p>
Объемы и источники финансирования	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составляет: 80 300 тыс.руб., в том числе в первый этап по годам: 2017 г. – 5400,0 тыс.руб.; 2018 г. – 7900,0 тыс.руб.; 2019 г. – 5700,0 тыс.руб.; 2020 г. – 6400,0 тыс.руб.; 2021 г. – 5900,0 тыс.руб.; с 2022 по 2025 годы – 49 000,0 тыс.руб.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 - 2025 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>

<p>Мероприятия программы</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
-------------------------------------	--

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

Общие сведения

Муниципальное образование «Осецкое сельское поселение» (число жителей 1936 человек) располагается на территории Любимского муниципального района Ярославской области. Географическая площадь территории Осецкого сельского поселения составляет 670,35 кв.км (670,3395 кв. км по местной СК-76), периметр 177,86 км.

На севере Осецкое сельское поселение граничит с городским поселением Любим, на северо-востоке и востоке граница совпадает с границей Ермаковского сельского поселения Любимского муниципального района, на юго-востоке и юге граница совпадает с границей между Даниловским и Любимским муниципальными районами Ярославской области, на северо-западе граница совпадает с границей Воскресенского сельского поселения Любимского муниципального района Ярославской области.

В состав Осецкого сельского поселения входят 109 населенных пунктов. Административным центром является д. Рузбугино. В состав Осецкого сельского поселения входит четыре населенных пунктов с численностью более ста человек, а именно: д. Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское.

Границы Осецкого сельского поселения установлены в соответствии с Законом Ярославской области от 21.12.2004г. № 65-з в административных границах Осецкого сельского округа.

Для описываемых территорий характерен умеренно-континентальный климат, с умеренно-теплым влажным летом, холодной зимой и ясновыраженными периодами весны и осени.

Инженерно-геологические условия территории определяются:

- структурно-геоморфологическими особенностями;
- составом горных пород, слагающих местность до глубины местного эрозионного вреза;
- гидрогеологическими условиями;

- современными геологическими процессами.

Численность населения Осецкого сельского поселения составляет 1936 человек.

Коэффициент рождаемости (на 1 тыс. человек населения) 16. Показатели рождаемости и смертности в Осецком сельском поселении за последний год увеличились. Параллельно наблюдается миграционный прирост населения.

Средняя заработная плата превышает прожиточный минимум. При этом 10% населения имеют денежные доходы ниже уровня прожиточного минимума.

Природно-климатические условия

Климат Любимского муниципального района Ярославской области умеренно-континентальный с умеренно теплым и влажным летом, холодной зимой и ярко выраженными сезонами весны и осени. Среднегодовая температура воздуха +3,4°С. Заморозки, в среднем, прекращаются во второй декаде мая месяца, но в отдельные годы наблюдались до 11 июня. Начало первых осенних заморозков в среднем наблюдается в третьей декаде сентября месяца. Средняя продолжительность безморозного периода составляет 137 дней. Сумма осадков в среднем за ряд лет – 577 мм в год.

В соответствии с перечнем региональных особо охраняемых природных территорий (далее - ООПТ), утверждённым постановлением Администрации Ярославской области от 21.01.2005 №8 «Об особо охраняемых природных территориях Ярославской области» на территории Любимского муниципального района находятся 17 особо охраняемых природных территорий регионального значения.

Средняя продолжительность безморозного периода составляет 137 дней. Сумма осадков в среднем за ряд лет – 577 мм в год.

2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование «Осецкое сельское поселение» располагается на территории Любимского муниципального района Ярославской области.

Географическая площадь территории Осецкого сельского поселения составляет 670,39 кв.м. Границы Осецкого сельского поселения установлены в соответствии с Законом Ярославской области от 21.12.2004 № 65-з в административных границах Осецкого сельского округа.

На севере территория Осецкого сельского поселения граничит с территорией городского поселения Любим, на северо-востоке и востоке граница совпадает с границей Ермаковского сельского поселения Любимского МР, на юге и юго-востоке граница совпадает с границей между Даниловским и Любимским муниципальными районами Ярославской области, на северо-западе граница совпадает с границей Воскресенского сельского поселения Любимского МР. Расстояние до областного центра - г. Ярославль - 75 км; районного центра – г.Любим - 40 км.

В состав Осецкого сельского поселения входят 109 населенных пунктов, административным центром поселения является д.Рузбугино.

Численность населения, проживающего на территории Осецкого сельского поселения на 01.01.2017 года составляла 1936 человек.

Плотность населения в поселении достигает 3,5 чел./кв.км, что ниже среднеобластного значения почти в 12 раз.

Основу дорожной сети Осецкого сельского поселения составляют автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения. Часть населенных пунктов с постоянно проживающим населением не имеет круглогодичных связей с административным центром, что отрицательно сказывается на уровне жизни населения. Кроме дорог областной собственности на территории поселения имеются муниципальные дороги. Большинство таких

дорог не имеют твердого покрытия. Общая протяженность дорог – 68,06 км, в том числе с твердым покрытием – 10,4 км.

Железнодорожного сообщения территория сельского поселения не имеет. Водный транспорт в границах поселения не развит.

Реки Любимского района.

Обнора - река в европейской части Российской Федерации, протекает по Вологодской и Ярославской области, правый приток Костромы. Длина - 132 км, площадь бассейна - 2440 км². Крупнейшие притоки - Нурма, Великуша, Куза, Шарна, Руша (левые); Уча (правый). В месте впадения Учи в Обнору расположен город Любим. Обнора начинается небольшим ручейком из болот рядом с деревней Заемье Грязовецкого района Вологодской области. Почти на всём своём протяжении река течёт на юго-восток, на первых километрах сильно петляя. После впадения Нурмы и Великуши ширина реки увеличивается до 20-30 метров. Берега реки высокие, живописные, поросшие лесом. Течение довольно быстрое. Река пользуется популярностью у туристов-водников и рыбаков.

Гидрографическая сеть Осецкого сельского поселения представлена малыми реками: р. Соть, р.Лукинка, р.Варежка, р.Никша, р.Прость. Перечисленные реки являются несудоходными. Крупная река, протекающая по границе Осецкого сельского поселения с Костромской областью – река Кострома - судоходная река.

В состав Осецкого сельского поселения входят 109 населенных пунктов. Административным центром является д. Рузбугино. В состав Осецкого сельского поселения входит четыре населенных пунктов с численностью более ста человек, а именно: д. Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское.

Развитие селитебной зоны д.Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское складывается из нескольких факторов:

упорядочение сложившихся групп кварталов, в том числе и малоэтажной застройки в части дифференциации улично-транспортных элементов в подчинении к общей транспортной структуре населенного пункта;

включение в систему селитебной зоны жилых образований с соответствующим упорядочением их планировочной структуры и подчинением их общепоселковой структуре;

определение зоны существующей одноэтажной застройки с высоким амортизационным уровнем, подлежащей рациональному планировочно-застрочному преобразованию;

включение в структуру селитебной зоны кварталов дачной застройки с сезонным использованием как потенциальную зону застрочно-реконструктивной капитализации с соответствующим преобразованием благоустройства и инженерного обеспечения;

определение зон жилищного строительства различных планировочно-застрочных систем (как по характеру землепользования, так и по этажности) на свободных территориях.

Территории, предлагаемые для нового строительства жилой застройки 1 очереди, располагаются в западной части деревни Раслово-Монастырское, жилая застройка, планируемая на расчетный срок, предлагается в северо-восточной части деревни.

Сложившийся общественный центр д.Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское находится в геометрическом центре деревень, и с учетом предложений Программы имеет необходимые возможности для реконструкции, роста и развития на обозримую перспективу.

Ярославская область включена в рекреационно-туристскую систему «Золотое кольцо». Ярославль в ней занимает место ведущего центра.

В список исторических населенных мест Российской Федерации вошли города: Ярославль, Рыбинск, Углич, Переславль-Залесский, Ростов, Борисовский, Мышкин, Тутаев, Гаврилов-Ям, Данилов, Любим, Пошехонье имеющие крупные ансамбли и комплексы памятников истории и культуры, сохранившие архитектурный облик и пространственно-планировочную структуру, культурный слой и подлежащие особому режиму при реконструкции и застройке. Эти города, включая Ярославль, должны стать опорными в структуре туристических объектов области.

Развитие зоны производственно-коммунальных объектов предлагается сосредоточить преимущественно в северо-восточной части дер. Рузбугино на свободных от застройки территориях. Данное направление формирования застройки позволяет обеспечить планомерно-последовательное развитие всей сопутствующей транспортной и инженерной инфраструктур, а также имеет территориальный резерв для развития его за пределами расчетного срока действия Программы.

Сельское хозяйство - важная отрасль экономики Осецкого сельского поселения. Сельское хозяйство специализируется на развитии продуктивного животноводства и кормопроизводства, картофелеводства.

Стратегические задачи в агропромышленном комплексе:

- проведение эффективной политики, направленной на повышение производительности труда и качества производимой продукции, формирование привлекательного инвестиционного климата в сельском хозяйстве,
- создание условий для продвижения сельскохозяйственной продукции в первую очередь на внутренний рынок области,
- совершенствование механизмов кредитования сельскохозяйственных предприятий, перерабатывающих предприятий и обслуживающих организаций, поддержку страхования в сельском хозяйстве.

Концепция развития агропромышленного комплекса предполагает:

- продолжение земельной и аграрной реформы и формирование эффективных хозяйственных структур;
- сохранение и постепенное наращивание ресурсного потенциала в сельском хозяйстве и сфере переработки и, в первую очередь, плодородия земель, племенного животноводства и семеноводства, прогрессивных технологий, научно - технического потенциала;
- активизацию структурной перестройки экономики агропромышленного производства за счет постепенного увеличения инвестиций в высокотехнологичные и конкурентоспособные производства;
- улучшение экономических условий для развития производства и предпринимательства в агропромышленном комплексе;

- разработку эффективных механизмов муниципальной и областной поддержки сельхозтоваропроизводителей.

Ярославская область является одним из наиболее перспективных регионов России с точки зрения развития въездного и внутреннего туризма. Значительным туристическим потенциалом обладает и Любимский район, что позволяет рассматривать туристическую отрасль Осецкого сельского поселения не только как элемент сферы обслуживания населения, но и как одну из бюджетоформирующих отраслей хозяйства.

Формирование и развитие зоны может строиться не только за счет размещения новых предприятий, но также за счет выноса в эту зону некоторых существующих предприятий из селитебной зоны, позитивно способствуя оздоровлению жилой среды. Упорядочение и последовательное развитие транспортной сети поселения, а также незначительные по пространственным параметрам размеры его могут обеспечить оптимальные характеристики затрат времени на взаимосвязи «жилье – работа – жилье».

Развитие производственно-коммунальных объектов и селитебной зоны в центральных поселениях требует предусмотреть дополнительные меры по пожарной безопасности. Настоящим генеральным планом предусмотрено размещение пожарного депо в д.Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское.

Население

Численность Осецкого сельского поселения составила на 01.01.17г.: 1936 человек.

Сложившаяся в постсоветское время социально-экономическая ситуация самым негативным образом сказалась на реализации разработанного генерального плана Осецкого сельского поселения, а наступившее десятилетие 1990-х годов только усугубило социально-экономическую депрессию. В итоге численность населения, не начав расти, стала падать, и это падение продолжается и сегодня.

На сокращение численности населения Осецкого сельского поселения серьезное влияние оказали внешние факторы: радикальная смена

политического и экономического курса страны в 1991 году, переход от плановой экономики к рыночной.

Демографическая ситуация является отражением социально-экономической политики, проводимой в стране. Формирование рыночных отношений болезненно сказалось не только на экономическом состоянии предприятий, но и на социальном положении широких слоев населения. И это сразу ухудшило демографическую ситуацию: процесс естественного убытия населения пошел по нарастающей (с определенными перепадами) и только в 2007 году естественное убытие сократилось, и выйдя практически на уровень базисного 1991 года.

Причиной тому: имеющиеся тенденции к повышению рождаемости в сельском поселении в сравнении с показателями середины 1990-х годов и возврат уровня рождаемости на конец 1980-х годов прошлого столетия – 10 человек в год на 1000 чел. населения.

Увеличение рождаемости и снижение смертности вселяет определенный оптимизм, но эту положительную тенденцию надо закреплять и развивать дальше. В противном случае население Осецкого сельского поселения будет сокращаться и дальше, а решать эту проблему только за счет миграционного прироста в современных условиях становится невозможным.

Население Осецкого сельского поселения, в основном, имеет не благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности, инженерного оборудования и физического износа жилого фонда. Приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является создание для всего населения поселения комфортных условий проживания.

Это говорит о том, что количественные методы развития себя исчерпали, они просто неадекватны сегодняшней рыночной действительности. Значит, нужна переоценка ресурсов поселения и его потенциала, переход на экономические методы управления комплексным территориальным развитием.

Такая позиция подтверждается и выводами «Стратегии социально-экономического развития Ярославской области до 2030 года». В ближайшие годы численность приезжающих должна сократиться до 7-8 тыс. человек в год,

а выезжающих – до 5-6 тыс. человек в год. Таким образом, миграция в ближайшие годы не станет фактором пополнения населения и трудовых ресурсов, она может быть стимулирована лишь более высокой оплатой труда и относительно высоким качеством жизни. Трудовые ресурсы уже в настоящее время стали главным фактором, ограничивающим расширение экономической деятельности на территории Ярославской области при строительстве новых предприятий и создании новых рабочих мест. Согласно прогнозу Росстата, Ярославская область уже в ближайшие годы столкнется с проблемой прогрессирующего снижения численности трудоспособного населения.

Все вышесказанное относится и к Осецкому сельскому поселению. Нужно отметить, что трудоспособное население в поселении составляет удельный вес 50,4%, а в среднем по сельской местности Ярославской области (57%).

Анализ существующей занятости населения в Осецком сельском поселении на основе данных областного центра и экспертных оценок показал, что вопрос занятости в поселении имеет обостренный характер, что подтверждается наличием значительных групп населения следующего статуса:

официально зарегистрированные безработные;

жители, которые выезжают на работу за пределы поселения;

молодежь, демобилизованная из рядов российской армии и остающаяся работать в других местах.

В количественном плане можно сказать, что это кадровый резерв местной экономики, однако резерв неоднозначный с точки зрения требований, предъявляемых работнику для работы на современном предприятии. Поэтому необходимо переобучение кадров на новые специальности, повышение их квалификации. Нужна подготовка молодых специалистов и рабочих по специальностям, востребованным сельской экономикой.

2.2 Социально-экономическая характеристика

Согласно «Стратегии социально-экономического развития Ярославской области до 2030 года» целевыми ориентирами стратегического развития Осецкого сельского поселения являются:

индивидуальное жилищное строительство;

развитие туристической инфраструктуры;

развитие «придорожного» бизнеса;

- подготовка участков для размещения производственных мощностей, офисов, включая: выделение участков, обеспечение базовой инфраструктурой (дороги, свет, вода, газ и т.п.);
- создание условий для свободного выбора, приобретения и оформления в собственность участков земли;
- агрессивное продвижение возможностей поселения среди стратегических инвесторов, специализирующихся на приоритетных производствах и инфраструктурных проектах (недвижимость, дороги, газ, энергетика и т.п.);
- обеспечение потенциальных инвесторов доступной и качественной информацией о возможностях поселения для развития бизнеса, включая: качество и стоимость сырья, квалификация и стоимость трудовых ресурсов, транспортные и энергетические возможности, а также о налоговом режиме и преференциях инвесторам;
- активное лоббирование интересов поселения на областном уровне, включая вопросы использования возможностей областного бюджета для финансирования вышеуказанных задач;

Проектные решения Программы Осецкого сельского поселения на первую очередь – 2022 год и расчетный срок – 2025 год, являются основанием для разработки документации по планировке территории Осецкого сельского поселения, а также территориальных и отраслевых схем размещения отдельных видов строительства, развития транспортной, инженерной и социальной инфраструктур, охраны окружающей среды.

В качестве приоритетных направлений развития и территориального планирования поселения предлагается принять следующие положения, которые влияют на содержание Программы поселений:

1. Доразведка полезных ископаемых на территории муниципального образования

2. Строительство цеха сортировки и переработки бытовых отходов.
3. Жилая застройка в д.Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское, строительство объектов социальной инфраструктуры.
4. Развитие туристической инфраструктуры (спортивные и туристические базы, яхт-клубы)
5. Развитие племенного коневодства
6. Строительство культурно-спортивных комплексов.
7. Строительство детских, игровых площадок в д.Рузбугино, д.Закобякино, с.Филиппово, д.Раслово-Монастырское.
8. Развитие мясомолочного производства
9. Водоснабжение и водоотведение центральных населенных пунктов Осецкого сельского поселения
10. Газификация населенных пунктов.
11. Участие в программах по улучшению транспортного сообщения, а также по асфальтированию дорог в населенных пунктах
12. Развитие сельскохозяйственных угодий

Концентрация внимания властей поселения и всего поселенческого сообщества именно на создании этих направлений – ключевая идея градостроительного развития Осецкого сельского поселения.

Сегодня образовался контингент безработных и в перспективе он может увеличиться, а это значительный резерв трудоспособного населения. Данное обстоятельство заставляет энергично думать о создании новых рабочих мест (малый и средний бизнес, технопарки, индивидуальная трудовая деятельность и др.).

Предлагается развитие малого и среднего бизнеса на территории Осецкого сельского поселения, за счет привлечения инвестиций в сельское хозяйство (развитие мясомолочного производства, сельхозугодий, хлебопекарные производства, производства лесопильное, фанерное и деталей деревянных изделий). Развитие туристической инфраструктуры и «придорожного» бизнеса.

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств.

Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Транспортная инфраструктура Осецкого сельского поселения является составляющей инфраструктуры Ярославской области. Основными структурными элементами транспортной структуры поселения являются: сеть улиц и дорог.

Внешние транспортно-экономические связи Осецкого сельского поселения с другими регионами осуществляются в основном автомобильным видом транспорта.

Основу дорожной сети Осецкого сельского поселения составляют местные автомобильные дороги, содержание и развитие которых осуществляется за счет средств областного бюджета.

Через территории Осецкого сельского поселения проходят автомобильные дороги общего пользования, находящиеся в государственной собственности Ярославской области по Любимскому району.

Конфигурация сети автомобильных дорог имеет ярко выраженную радиальную структуру, дополненную кольцевой дорогой с недостаточным количеством соединительных и хордовых дорог. Подобная структура сети имеет недостаточную эффективность, т.к. увеличивается протяженность маршрутов движения и, как следствие, перепробег автомобильного транспорта. Часть населенных пунктов с постоянно проживающим населением, не имеют

круглогодичных связей с административным центром, что, особенно в вопросе развития сельских населенных пунктов, отрицательно сказывается на условиях жизни населения. Кроме дорог областной собственности на территории поселения имеются муниципальные дороги. Содержание и развитие таких дорог являются сферой ответственности муниципальных органов управления. Большинство таких дорог не имеют твердого покрытия. Расходы на эксплуатацию муниципальных автомобильных дорог, как правило, не выделяются в соответствующих бюджетах в специальные статьи и отдельно не учитываются. Отдельную группу составляют бесхозные дороги, ранее входившие в перечень ведомственных дорог и с утратой юридического статуса и имущественных прав отдельных ведомственных организаций, стали бесхозными.

Одним из узких мест на сети автомобильных дорог поселения является наличие проблемных автодорожных мостов. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих ремонта. В результате разрушения таких дорог идет прогрессирующими темпами, и стоимость их ремонта становится сопоставимой со стоимостью новых дорог.

Уличная сеть населенных пунктов Осецкого сельского поселения имеет живописную нерегулярную исторически сложившуюся структуру, которую, безусловно, следует сохранить, как уникальную особенность. Средняя плотность уличной сети по населенным пунктам составляет $9,5 \text{ км/км}^2$

Уличную сеть также характеризует небольшая ширина улиц. В среднем она составляет 20-22 м, часть улиц не благоустроена.

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" вдоль автомобильных дорог на расстоянии 50 м. для дорог 3-4 тех.кат., 25 м. для дорог – 5 тех.кат. от границы полосы отвода дороги, это положение распространяется и на дороги местного значения,

устанавливаются придорожные полосы. На участки в границах придорожных полос накладываются ограничения.

Структура улично-транспортной сети поселения в рамках предложений Программы предусматривает формирование улично-транспортной сети поселения с обеспечением связей селитебных и производственно-коммунальных зон.

Программой предусматривается реконструкция автомобильных дорог в границах Осецкого сельского поселения.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Осецкого сельского поселения представлены в таблице 1.

Таблица 1

Вид транспорта	Интенсивность использования
Железнодорожный транспорт	Железнодорожный транспорт не используется.
Водный транспорт	Водный транспорт не используется. Никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.
Воздушный транспорт	Воздушные перевозки не осуществляются.
Автомобильный транспорт	Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный транспорт)

2.4 Характеристика сети дорог, оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Связь с областным центром осуществляется по асфальтированной дороге и далее по автодороге федерального значения.

От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения,

повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, благоустроена лишь частично.

Муниципальное образование имеет все предпосылки, которые могут стать основой его процветания в долгосрочной перспективе.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры поселения. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Таблица 2. Реестр автомобильных дорог

№ п/п	Наименование автодороги	Протяженность, км						Протяженность автодорог не отвеч. норм. требован, км	Категория автодороги
		всего	в том числе с твердым покрытием	асфальто-бетон	цементобетон	гравийные не обработ. вяжущ.	грунт		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	д.Глебово ул.Лесная	0,8					0,8	0,8	б/к
	ул.Дачная	0,4					0,4	0,4	б/к
2	д.Конанцево ул.Кедровая	0,8					0,8	0,8	б/к
	ул.Цветочная	0,4					0,4	0,4	б/к
3	д.Нагорское ул.Нагорная	1					1	1	б/к
	ул.Подгорная	0,7					0,7	0,7	б/к
	ул.Школьная	0,9					0,9	0,9	б/к
4	д.Ивановское ул.Раздольная	0,8					0,8	0,8	б/к
	ул.Луговая	0,6					0,6	0,6	б/к
5	д.Раменье ул.Дачная	0,7					0,7	0,7	б/к
6	д.Мясниково ул.Крестьянская	0,5					0,5	0,5	б/к
7	д.Михайловское ул.Заречная	0,4					0,4	0,4	б/к
8	д.Крюково ул.Прудная	0,2					0,2	0,2	б/к
9	д.Платково ул.Кленовая	0,4					0,4	0,4	б/к
10	д.Заварежнево ул.ташкентская	0,3					0,3	0,3	б/к
11	д.Никольское ул.Садовая	0,5					0,5	0,5	б/к
12	д.Каликино ул.Лесная	0,3					0,3	0,3	б/к
13	д.Филиппово ул.Садовая	0,5	0,5	0,5				0,5	5
	ул.Молодежная	1	1	1				1	5
	ул.Запрудная	0,3					0,3	0,3	б/к
	ул.Центральная	0,4					0,4	0,4	б/к
14	д.Михеево ул.Зеленая	0,4					0,4	0,4	б/к
	ул.Полевая	1,3	1,3	1,3				1,3	5
15	д.Бобарнево ул.Солнечная	0,4					0,4	0,4	б/к
16	д.Назимово ул.Набережная р.Соть	0,5					0,5	0,5	б/к
17	д.Сондолово ул.Медовая	0,3					0,3	0,3	б/к
18	д.Дерягино	0,2					0,2	0,2	б/к

	ул.Луговая								
19	д.Радово ул.Хуторская	0,3					0,3	0,3	б/к
20	д.Мистелово ул.им.Романа Субботина	0,3					0,3	0,3	б/к
21	д.Чурилово ул.Лесная	0,4					0,4	0,4	б/к
22	д.Никулино ул.Раздольная	0,45					0,45	0,45	б/к
23	д.Тяпино ул.Ранняя	0,3					0,3	0,3	б/к
24	д.Митино ул.Светлая	0,25					0,25	0,25	б/к
25	д.Белавино ул.Тенистая	0,3					0,3	0,3	б/к
26	д.Маринино ул.Сенная	0,4					0,4	0,4	б/к
27	д.Хлестово ул.Луговая	0,25					0,25	0,25	б/к
28	д.Кошулево ул.Березовая	0,3					0,3	0,3	б/к
29	д.Некрасово ул.Звездная	0,3					0,3	0,3	б/к
30	д.Балакирево ул.Заовражная	0,6					0,6	0,6	б/к
31	д.Лисино ул.Парковая	0,5					0,5	0,5	б/к
32	д.Зимницы ул. Дачная	0,4					0,4	0,4	б/к
33	д.Ескино ул.Погорелая	0,25					0,25	0,25	б/к
34	д.Мотница ул.Цветочная	0,4					0,4	0,4	б/к
35	д.Чудиново ул.Светлая	0,3					0,3	0,3	б/к
36	д.Есманово ул.Солнечная	0,2					0,2	0,2	б/к
37	д.Рудниково ул.Дорожная	0,7	0,7	0,7				0,7	5
38	д.Исады ул.Костромская	0,5	0,5	0,5				0,5	5
	переулок Береговой	0,5					0,5	0,5	б/к
39	д.Лысцево ул.Спасская	0,8					0,8	0,8	б/к
40	д.Стругуново ул.Привольная	1,2	1,2			1,2			б/к
41	д.Власуново ул.Дачная	1	1			1			б/к
42	д.Санино ул.Дачная	0,5					0,5	0,5	б/к
43	д.Макарово ул.Сиреневая	0,3					0,3	0,3	б/к
44	д.Петрищево	0,6					0,6	0,6	б/к

	ул.Заречная								
45	д.Чудиново ул.Лесная	0,4					0,4	0,4	б/к
46	д.Деревягино ул.Канатчикова	0,7					0,7	0,7	б/к
47	д.Клюшниково ул.Нагорная	0,8					0,8	0,8	б/к
48	д.Андрюково ул.Березовая	0,9					0,9	0,9	б/к
	переулок Веселый	0,1					0,1	0,1	б/к
49	д.Фомино ул.Болотная	1					1	1	б/к
50	д.Осиновец ул.Смоленская	0,5					0,5	0,5	б/к
51	д.Крутик ул.Раздольная	1,3	1,3			1,3			б/к
52	д.Щелково ул.Ромашковая	0,7					0,7	0,7	б/к
53	д.Скородумово ул.Васильковая	1					1	1	б/к
54	д.Красный Бор ул.Липовая	0,8					0,8	0,8	б/к
55	д.Никиткино ул.Грибная	0,3					0,3	0,3	б/к
56	д.Павлигино ул.Придорожная	0,9					0,9	0,9	б/к
57	д.Починок ул.Солнечная	0,4					0,4	0,4	б/к
58	с.Закобякино ул.Кудрявцева	0,7	0,7	0,7				0,7	5
	ул.Парковая	0,7	0,7	0,7				0,7	5
	ул.Юбилейная	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул Школьная	0,2	0,2		0,2			0,2	б/к
	ул.Зеленая	0,2					0,2	0,2	б/к
	переулок Яблоневый	0,2					0,2	0,2	б/к
59	д.Андрейково ул.Сенная	0,3					0,3	0,3	б/к
60	д.Антоново ул.Светлая	0,3					0,3	0,3	б/к
61	д.Булаково ул.Школьная	0,9					0,9	0,9	б/к
62	д.Бутырки ул.Неверовская	0,35					0,35	0,35	б/к
63	д.Бушкатово ул.Лесная	0,2					0,2	0,2	б/к
64	д.Васильково ул.Хуторская	0,25					0,25	0,25	б/к
65	д.Высоково ул.Нагорная	0,4					0,4	0,4	б/к
	переулок Дачный	0,1					0,1	0,1	б/к
66	д.Гриденино	0,5					0,5	0,5	б/к

	ул.Дачная								
67	д.Долгово ул.Долговская	0,6					0,6	0,6	б/к
68	д.Дыбино ул.Ореховая	0,3					0,3	0,3	б/к
69	д.Еремейцево ул. Жемчужная	0,2					0,2	0,2	б/к
70	д.Иванниково ул.Лесная	0,36					0,36	0,36	б/к
71	д.Ившино ул.Заречная	0,3					0,3	0,3	б/к
72	д.Курочкино ул.Вольная	0,6					0,6	0,6	б/к
73	д.Летнево ул.Дачная	0,34					0,34	0,34	б/к
74	д.Лилицино ул.Конечная	0,8					0,8	0,8	б/к
75	д.Нелюдово ул.Луговая	0,6					0,6	0,6	б/к
76	д.Поддубново ул.Зеленая	0,5					0,5	0,5	б/к
77	д.Понизовки ул.Заовражная	0,3					0,3	0,3	б/к
	Заречный переулок	0,2					0,2	0,2	б/к
78	д.Пореево ул.Боголюбская	0,3					0,3	0,3	б/к
79	д.Рузбугино ул.Зеленая	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул.Молодежная	0,3					0,3	0,3	б/к
	ул.Центральная	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул.Школьный переулок	0,1					0,1	0,1	б/к
	ул.Полевая	0,2					0,2	0,2	б/к
80	д.Семенково ул.Хуторская	0,2					0,2	0,2	б/к
81	д.Степанково ул.Успенская	0,5					0,5	0,5	б/к
82	д.Терениково ул.Полевая	0,36					0,36	0,36	б/к
83	д.Тильбугино ул.Малая	0,35					0,35	0,35	б/к
84	д.Хлестово ул.Центральная	0,8	0,8	0,8				0,8	5
	Луговой переулок	0,15					0,15	0,15	б/к
	Лесной переулок	0,25					0,25	0,25	б/к
85	д.Черново ул.Липовая	0,2					0,2	0,2	б/к
	ул.Молодежная	0,3					0,3	0,3	б/к
	ул.Клубная	0,2					0,2	0,2	б/к
86	д.Чернятино ул.Набережная	0,3					0,3	0,3	б/к
87	д.Ченцы ул.Дачная	0,3					0,3	0,3	б/к

88	д.Шигино ул.Заречная	0,6					0,6	0,6	б/к
89	д.Юрьево ул.Забелинская	0,3					0,3	0,3	б/к
90	д.Яковлевское ул.Солнечная	0,4					0,4	0,4	б/к
91	пос.Зайцево ул.Лесная	0,6					0,6	0,6	б/к
92	д.Фондяково ул.Дачная	0,7					0,7	0,7	б/к
	ул.Луговая	0,5					0,5	0,5	б/к
93	д.Раслово- Монастырское ул.Школьная	0,5	0,5	0,5				0,5	5
	ул.Центральная	0,8					0,8	0,8	б/к
	ул.Луговая	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул.Полевая	0,7					0,7	0,7	б/к
94	д.Косоногово ул.Ветреная	0,35					0,35	0,35	б/к
95	д.Раслово-Барское ул.Березовая	0,8					0,8	0,8	б/к
96	д.Взлядово ул.Заречная	0,6					0,6	0,6	б/к
97	д.Новинки ул.Геннадия Пшеницина	0,3					0,3	0,3	б/к
98	д.Батинское ул.Полевая	0,5					0,5	0,5	б/к
99	д.Акулово ул.Придорожная	0,4					0,4	0,4	б/к
	ул.Солнечная	0,35					0,35	0,35	б/к
100	д.Митино ул.Дачная	0,75					0,75	0,75	б/к
	ул.Лесная	0,8					0,8	0,8	б/к
101	д.Антропьево ул.Дачная	0,6					0,6	0,6	б/к
	переулок Заречный	0,3					0,3	0,3	б/к
102	д.Пречистое ул.Придорожная	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул.Цветочная	0,6					0,6	0,6	б/к
	ул.Цветочная	0,4					0,4	0,4	б/к
103	д.Борисовское ул.Луговая	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул.Костромская	0,5					0,5	0,5	б/к
	ул.Медовая	0,4					0,4	0,4	б/к
Всего по поселению		68,06	10,4	6,7	0,2	3,5	57,6 6	64,56	

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Осецкого сельского поселения.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа» (не скоростная дорога)» с категорией V.

Для категории V предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием на одном уровне.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Любимского муниципального района в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 07.02.2007 года № 16.

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

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, областным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутрипоселенческих автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Улично-дорожная сеть Осецкого сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, которая в основном подчинена прямоугольной системе, обеспечивающая внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог Осецкого сельского поселения выполнена в щебеночном исполнении.

К недостаткам улично-дорожной сети Осецкого сельского поселения можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89*;
- некоторая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;
- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению ДТП на проезжей части.

Также, необходимо обеспечить поселение парковочными местами, вблизи общественных и социально значимых объектов, а также дополнительными пешеходными тротуарами.

Состояние автодорог пролегающих по территории Осецкого сельского поселения оценивается как удовлетворительное.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня

развития и состояния сети внутрипоселенческих автомобильных дорог общего пользования.

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

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются внутрипоселенческие автомобильные дороги общего пользования.

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

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселенческих автомобильных дорог общего пользования Осецкого сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

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

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2025 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2025 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Около 60 процентов протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Осецкого сельского поселения.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к сельским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

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

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

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них

обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2025 года.

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

При условии сохраняющейся в улично-дорожной сети, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей достиг хороших показателей.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Осецкого сельского поселения и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно- эксплуатационного состояния существующей сети

автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей граждан в среднем на 10-11 % в год (Значения указаны по Любимскому муниципальному району в целом). Парк грузовых автомобилей не увеличивался, что связано со сложившейся экономической ситуацией в области и районе.

Сведения об общем количестве грузовых и легковых автомобилей в поселении, находящиеся в том числе и в личной собственности граждан, отсутствуют.

Хранение автотранспорта на территории Осецкого сельского поселения осуществляется в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

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

Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется муниципальный общественный транспорт, частный автомобильный и частный таксомоторный.

Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки.

Транспортная связь Осецкого сельского поселения также осуществляется личным автотранспортом.

Внутрипоселковые пассажирские перевозки осуществляются автобусами и маршрутными такси, движение которых организовано по маршрутам. Индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку, имеют лицензию на данный вид деятельности. По поселению работают такси. Имеется в наличии электропоезд, так же осуществляющий перевозку пассажиров.

Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

2.7 Характеристика условий немоторизованного передвижения

На территории Осецкого сельского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

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

В сельском поселении имеются организации занимающиеся грузоперевозками на коммерческой и некоммерческой основе.

Актуальные данные по грузоперевозкам отсутствуют.

Коммунальные службы Осецкого сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для

содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

2.9 Анализ безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

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

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Из-за увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации связанной с дорожно-транспортными происшествиями на территории Осецкого сельского поселения.

Основными причинами совершения ДТП с тяжелыми последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Ярославской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходов.

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

снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуется выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления. Это позволит установить необходимые виды и объемы работ, обеспечить безопасность дорожного движения, сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализацию приоритетных задач.

2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровья населения

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в

воздухе могут образовываться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скашивание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.11 Характеристика существующих условий в перспективе развития и размещения транспортной инфраструктуры

Перспектива развития Любимского муниципального района напрямую связана с развитием Осецкого сельского поселения в целом.

Проведенный SWOT-анализ социально-экономического положения муниципального образования показывает наличие следующих сильных и слабых сторон, угроз и возможностей (см. таблицу 3).

Таблица 3. SWOT-анализ социально-экономического положения муниципального образования

Сильные стороны (факторы успеха)	Слабые стороны (проблемы)
<p>Территориальные особенности района; Благоприятное географическое положение; Развитая транспортная инфраструктура; Богатое культурно-историческое наследие и природно-ландшафтное окружение; Богатые запасы общераспространенных полезных ископаемых (торф, песок, глина); Высокий охват населения района социальным обслуживанием, а также дошкольным и общим образованием; Богатый инвестиционный потенциал территории; Готовые инвестиционные площадки для промышленного и сельскохозяйственного производства; Водные ресурсы; Земельные ресурсы; Развитая инженерная инфраструктура.</p>	<p>Острая нехватка профессиональных кадров во всех отраслях экономики района; Сложная демографическая ситуация; Низкий объекты жилищного строительства; Тяжелое положение предприятий АПК и ЖКХ; Высокая зависимость от бюджетов других уровней; Слабая материально-техническая база объектов культурно-досугового назначения и учреждений физкультуры и спорта.</p>

Возможности	Риски (угрозы)
<p>Организация новых малых промышленных предприятий;</p> <p>Подготовка инвестиционных площадок для промышленного производства, малоэтажного строительства;</p> <p>Увеличение количества малых и средних предприятий в промышленности, торговле;</p> <p>Применение энерго- и ресурсосберегающих технологий в учреждениях бюджетной сферы;</p> <p>Развитие спорта и культурно-досуговой деятельности;</p> <p>Социальное партнерство бизнеса и администрации района и поселения;</p> <p>Использование свободных промышленных площадок и производственных мощностей.</p>	<p>Потеря профессиональных кадров для предприятий и учреждений района;</p> <p>Обветшание жилищного фонда;</p> <p>Ухудшение экологической обстановки, истощение лесных и водных ресурсов;</p> <p>Увеличение зависимости бюджета района от других бюджетов бюджетной системы РФ.</p>

С учетом имеющейся демографической ситуации в поселении, сложившихся рыночных цен на продукцию местных промышленных и сельскохозяйственных производителей на период до 2025 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения не планируется.

2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения на 2017-2025 гг. подготовлена на основании следующих нормативно-правовых документов:

- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Закон Ярославской области от 11 октября 2006 г. N 66-з "О градостроительной деятельности на территории Ярославской области";
- Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. От 21.01.2017 г.) «О правилах дорожного движения»;
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;
- Поручение президента Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». Постановление правительства РФ;
- Постановление Правительства Ярославской области о внесении изменений в государственную программу Ярославской области ««Развитие территорий, социальной и инженерной инфраструктуры, обеспечение транспортных услуг в Ярославской области на 2014–2020 годы»».

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

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к разрушению дорожного покрытия, несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта и увеличивает протяженность изношенных автомобильных дорог. В результате разрушение дорожных конструкций идет

прогрессирующими темпами и стоимость их ремонта становится сопоставимой со стоимостью строительства новых дорог.

Сохранность существующих дорог и искусственных сооружений на них во многом зависит и от нормативного круглогодичного содержания, что включает в себя комплекс мероприятий по предупреждению преждевременного разрушения и износа конструктивных элементов автодорог, а также по сохранению их текущего транспортно-эксплуатационного состояния. Выполнение необходимых установленных сезонных нормативов работ позволяет поддерживать дороги в состоянии, отвечающем нормативным требованиям, стандартам, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на технико-эксплуатационные показатели дорог, но и увеличивают транспортные издержки в экономике, ограничивают транспортную доступность сельских территорий, тем самым усугубляя положение в социальной сфере, вызывая недовольство населения отсутствием комфортной среды проживания, несвоевременным оказанием срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением школьных автобусов, рейсовых маршрутов.

Кроме того, неудовлетворительные дорожные условия способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в каждом восьмом зарегистрированном случае.

В сложившейся на сегодняшний момент ситуации в сфере дорожного хозяйства основным направлением дорожной деятельности является сохранение существующей сети автомобильных дорог, улучшение ее транспортно-эксплуатационных показателей, соответствующих действующим нормативам. В этой связи на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Осецкого сельского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Ярославской области об областном бюджете на очередной финансовый год и

плановый период и по направлениям определенным решением администрации Осецкого сельского поселения.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Осецкого сельского поселения.

Программой предусматривается софинансирование расходных обязательств Осецкого сельского поселения в размере 5%, а также предоставление субсидий из областного бюджета, в целях ресурсного обеспечения работ по строительству, реконструкции и ремонту дорог поселения..

Указанные в Программе объемы финансирования отдельных мероприятий из бюджета поселения являются предполагаемыми. Объемы ассигнований подлежат уточнению исходя из возможностей бюджета Осецкого сельского поселения на соответствующий финансовый год.

Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Осецкого 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 поселения по ремонту дорог местного значения.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Концентрация внимания властей поселения и всего поселенческого сообщества именно на создании этих направлений – ключевая идея градостроительного развития Осецкого сельского поселения.

Концепция территориального планирования Осецкого сельского поселения изначально исходит из географического положения и значимости поселения в системе расселения Ярославской области:

Осецкое сельское поселение – как один из аграрно-промышленных центров Любимского района (производственная площадка);

Осецкое сельское поселение – как один из культурных центров, обладающий ценнейшим градостроительным и архитектурным наследием;

Осецкое сельское поселение – как один из административных центров Любимского муниципального района.

Все сказанное предопределяет целевые установки, диктующие социальный заказ и требования к пространственному развитию Осецкого сельского поселения.

Реализация такого заказа требует значительных собственных ресурсов поселения (экономических, экологических, социальных и др.) и поэтому разработка Программы Осецкого сельского поселения основывается на выявлении и использовании ресурсного потенциала с целью достижения устойчивого и безопасного развития поселения.

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

Анализ социально-демографической ситуации в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Осецкого сельского поселения не планируется.

В связи с многочисленностью предприятий, расположенных на территории поселения и увеличением их хозяйственной деятельности, интенсивность грузового транспорта на расчетный срок, увеличится.

В перспективе предлагается увеличение количества маршрутов общественного транспорта. Организация дополнительных маршрутов движения автобуса позволит обеспечить нормативную пешеходную доступность до остановок общественного транспорта с новых планировочных территорий.

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории поселения

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

На территории поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, АЗС.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п.11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
- согласно п.11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п.11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.



Рис. 1 Схема развития транспортной инфраструктуры.

3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей (см. таблицу 4):

Таблица 4

Показатели	Плановое значение
Увеличение доли муниципальных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям	На 10% в год
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	В полном объеме
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	1 км/год
Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях поселения	0,9 км/год

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

Риск ухудшения
Социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли.
Риск превышения
Фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования
Риск задержки
Завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

По прогнозу на долгосрочный период до 2025 года обеспеченность жителей поселения индивидуальными легковыми автомобилями будет возрастать на 10-11% в год, что не сильно скажется на изменении интенсивности движения транспортного потока.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения с 2017 г. по 2025 г. не прогнозируется.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

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

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования в улично-дорожной сети Осецкого сельского поселения;
 - повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
 - повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков, лежачих полицейских).

Вся профилактическая работа по профилактике в районе проводится в рамках муниципальной Программы "Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности в Любимском районе Ярославской области в 2014 -2020 годах", утвержденной постановлением администрации Любимского

муниципального района Ярославской области от 31.10.2013 № 1097 "Об утверждении муниципальных целевых программ Любимского муниципального района Ярославской области на 2014-2020 годы".

Если в расчетный срок осуществляются мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в сельском поселении, то прогноз показателей безопасности дорожного движения улучшится.

3.7 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 экологические чистые виды топлива.

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

- уменьшать вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически опасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- 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 автомобильных дорог.

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

Улично-дорожная сеть представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории поселения с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
- перспективное строительство малоэтажных домов, направленное на улучшение жилищных условий граждан;

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

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным

требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений, в период реализации Программы. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с областным центром и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

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

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

– создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;

– обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

– информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

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

В перспективе, целевыми индикаторами реализации мероприятий Программы будут являться: содержание дорог Осецкого сельского поселения в требуемом техническом состоянии, обеспечение безопасности дорожного движения.

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

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации 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.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствии с действующими нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах поселения принимаются в соответствии со СНиП 2.07.01-89:6 «Сеть улиц и дорог».

Таблица 5

Категория улиц и дорог	Расчетная скорость, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги: скоростного значения регулируемого движения	120 80	3,75 3,5	4-8 2-6	- -
Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	40	3,0	2-3*	1,5
Улицы и дороги научно-производственных и коммунально-складских районов парковые дороги	30	3,0	2	1,5
	50	3,5	2-4	1,5
	40	3,5	2-4	1,5
Проезды: основные второстепенные	40 30	2,75 3,5	2 1	1,0 0,75
Пешеходные улицы: основные второстепенные	- -	1,0 0,75	По расчету	По проекту
Велосипедные дорожки: обособленные изолированные	20 30	1,5 1,5	1-2 2-4	- -

Проектная улично-дорожная сеть разработана на основе, существующей с учетом расположений промышленных предприятий и объектов культурно-бытового назначения. В соответствии с СНиП 2.07.01-89* в Программе приняты следующие квалификации улиц и дорог:

- магистральные улицы;
- улицы местного значения;
- проезды.

Все существующие магистральные улицы сохраняют своё значение, предусматривается лишь их реконструкция с доведением параметров до

нормативных, при этом трассировки и ширина улиц в «Красных линиях» в исторически сложившейся планировке и застройки сохраняется.

Ширины проезжих частей приняты:

на магистральной улице – 9-12 м;

на улицах местного значения – 6,0 м:

проездов – 3,5 м. с устройством пешеходных тротуаров – 1.5 м.

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" вдоль автомобильных дорог на расстоянии 50 м. для дорог 3-4 тех.кат., 25 м. для дорог – 5 тех.кат. от границы полосы отвода дороги, это положение распространяется и на дороги местного значения, устанавливаются придорожные полосы. На участки в границах придорожных полос накладываются ограничения.

Структура улично-транспортной сети поселения в рамках предложений Программы предусматривает формирование улично-транспортной сети поселения с обеспечением связей селитебных и производственно-коммунальных зон.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети поселения в автодорожную систему региона.

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих

мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Осецкого сельского поселения, в том числе субсидии, выделяемые по целевым программам из областного бюджета.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретению и установке

дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, искусственных сооружений по реализации Программы формируется администрацией Осецкого сельского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

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

Порядок выполнения работ, в состав которых входит оценка технического состояния, проектирование, проведение и прием работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог, осуществляется в соответствии с регламентом, утвержденным Постановлением Правительства Ярославской области о внесении изменений в государственную программу Ярославской области «Развитие территорий, социальной и инженерной инфраструктуры, обеспечение транспортных услуг в Ярославской области на 2014–2020 годы».

5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

Конечной целью реализации направления пассажирского транспорта является создание эффективной транспортной инфраструктуры, которая сможет увеличить инвестиционную привлекательность поселения, поспособствует размещению новых промышленных предприятий на территории муниципального образования, а также обеспечат население качественными условиями проживания.

5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого паркового пространства

С ростом автомобилизации возрастает потребность в местах длительного и кратковременного хранения автомобилей — гаражи, автостоянки, СТО, автозаправочные станции.

На расчетный срок необходимо организовать достаточное количество автозаправочных станций и парковочных стоянок, что повлечет улучшение качества инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.

5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Осецкого сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения, а также с целью отдыха и туризма.

Из-за недостатка финансовых средств, мероприятия по развитию велосипедного передвижения будут планироваться к реализации как

дополнительные, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из других источников.

5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

5.6 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
- строительство и реконструкция проезжих частей улиц;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах Осецкого сельского поселения;
- строительство и реконструкция тротуаров.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

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

Предусматривается участие в Областной программе, выделения средств из областного бюджета на строительство и ремонт автомобильных дорог.

В рамках реализации Программы необходимо, к расчетному сроку, заменить грунтовые дороги Осецкого сельского поселения на дороги выполненные в капитальном исполнении - асфальтобетонные. Данные мероприятия улучшат содержание дорог, повысят качество и безопасность дорожной сети, для комфортного пользования транспортной инфраструктурой населением.

5.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков

Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения позволит устранить причины возникновения аварийных ситуаций, угрожающих жизнедеятельности человека.

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

Реализация мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них позволит выполнять работы, которые будут соответствовать нормативным требованиям.

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог: поддержание полосы отвода, обочин, откосов и разделительных полос в чистоте и порядке; очистка их от мусора и посторонних предметов с вывозкой и утилизацией на полигонах; планировка откосов насыпей и выемок, исправление повреждений с добавлением грунта и укрепление засевом трав; устройство дренажных прорезей; противопаводковые мероприятия; ликвидация съездов с автомобильных дорог (въездов на автомобильные дороги) в неустановленных местах; поддержание в чистоте и порядке элементов обозначения границ полосы отвода; содержание в чистоте и порядке тротуаров, устранение повреждений покрытия тротуаров; окраска элементов обстановки и обустройства автомобильных дорог, содержание их в чистоте и порядке; очистка и мойка стоек, дорожных знаков, замена повреждённых дорожных знаков и стоек, подсыпка и планировка берм дорожных знаков.

В состав работ по зимнему содержанию дорог входят: уход за постоянными снегозащитными сооружениями; механизированная снегоочистка, расчистка автомобильных дорог от снежных заносов, борьба с зимней скользкостью, уборка снежных валов с обочин; погрузка и вывоз снега; распределение противогололедных материалов; регулярная очистка от снега и

льда элементов обустройства; устройство, поддержание в чистоте и порядке зимних автомобильных дорог; борьба с наледями на автомобильных дорогах, в том числе у искусственных сооружений.

Ремонт автомобильных дорог в поселении будет способствовать сохранению протяженности участков автомобильных дорог, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния будут соответствовать современным требованиям стандартов к эксплуатационным показателям.

При ремонте проводятся следующие мероприятия: укрепление обочин; восстановление изношенных покрытий, в том числе методами, обеспечивающими повторное использование материала старого покрытия; ремонт бордюров по краям усовершенствованных покрытий, восстановление покрытий на укрепительных полосах и обочинах; замена отдельных элементов опор; замена ограждений, перил и тротуаров; восстановление пешеходных переходов в разных уровнях; разработка проектной документации; строительный контроль, авторский и технический надзор; экспертиза проектной документации.

На расчетный срок, проведение мероприятий по организации дорожного движения, позволят повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.

Повышению качества пешеходного передвижения способствуют мероприятия по строительству и реконструкции пешеходных дорожек, запланированные на 2020-2025 гг.

Мероприятия, способствующие реализации программы:

1. обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2. строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Программой предусматривается система пешеходных дорожек.

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

Мероприятия, для создания безбарьерной среды:

1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок — перспектива);
2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива);
2. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Таблица 6

№ п/п	Наименование мероприятия	Нормативный правовой акт (программа), иной документ, которым предусмотрено проведение мероприятия	Ответственные исполнители, соисполнители	Срок реализации	Ожидаемый результат
Раздел I. Совершенствование нормативной правовой базы					
1.1.	Назначение ответственных лиц за координацию работы по выполнению положений Конвенции о правах инвалидов и мероприятий по обеспечению доступности для них объектов и услуг	Федеральный закон от 01.12.2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов»	Администрация Осецкого сельского поселения	2017 год	Оптимизация деятельности и межведомственного взаимодействия по вопросам создания условий для безбарьерной среды жизнедеятельности инвалидов

1.2.	Разработка и принятие муниципальной программы «Доступная среда» на 2017-2025	Проект государственной программы «Доступная среда» на 2011 - 2020 годы»	Управление социальной защиты населения, администрация Любимского муниципального района	2017 год	Обеспечение комплексного подхода к решению вопросов, направленных на формирование доступной для инвалидов среды
1.3.	Внесение изменений в административные регламенты предоставления государственных и муниципальных услуг	Федеральный закон от 01.12.2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов»	Администрация Осецкого сельского поселения	до 1 июля 2017 года	Обеспечение доступности для инвалидов государственных и муниципальных услуг
1.4.	Согласование проектов на строительство зданий и сооружений на предмет их доступности для маломобильных граждан	Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»	Отдел архитектуры и муниципального хозяйства администрации Любимского муниципального района	2017-2025 годы	Обеспечение доступности для маломобильных граждан вновь вводимых зданий и сооружений
1.5.	Осуществление контроля за обеспечением доступности социально-значимых объектов, объектов частного бизнеса и потребительского рынка	Федеральный закон от 01.12.2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов»	Администрация Осецкого сельского поселения	2017-2025 годы	Обеспечение доступности для инвалидов социально-значимых объектов, объектов частного бизнеса и потребительского рынка
Раздел II. Мероприятия по поэтапному повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов инфраструктуры (подвижного состава, транспортных средств, связи и информации)					
2.1.	Актуализация банка данных инвалидов и маломобильных групп населения Осецкого сельского поселения	Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»	Управление социальной защиты населения, администрация Любимского муниципального района	2017-2025 годы	Выявление и учет инвалидов и маломобильных групп населения, нуждающихся в социальных услугах

2.2.	Паспортизация приоритетных объектов в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения объектов социальной инфраструктуры	Методическое пособие Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 18 сентября 2012 года «Методика паспортизации и классификации объектов и услуг с целью их объективной оценки для разработки мер, обеспечивающих их доступность»	Администрация Осецкого сельского поселения	2017-2020 годы	Оценка состояния доступности объектов социальной инфраструктуры
2.3.	Формирование доступной среды на объектах транспортной инфраструктуры (в том числе оснащение светофорных объектов установкой звуковых сигналов, обновление разметки пешеходных переходов)	Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»	Администрация Осецкого сельского поселения	2017-2025 годы	Обеспечение доступности для инвалидов пассажирского транспорта
2.4.	Размещение в средствах массовой информации социальной рекламы о необходимости создания доступной среды жизнедеятельности инвалидов	Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»	Администрация Осецкого сельского поселения	2017-2025 годы	Информирование общественности о необходимости создания условий для безбарьерной среды жизнедеятельности инвалидов
2.5.	Адаптация официальных сайтов органов муниципальной власти в сети Интернет с учетом потребностей инвалидов по зрению	Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»	Администрация Осецкого сельского поселения	2017-2025 годы	Обеспечение доступности информации для инвалидов

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные 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;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1. учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);
2. обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);
3. обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог

общего пользования Осецкого сельского поселения составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

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

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

Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов будут улучшать информативность участников движения, способствовать регулированию транспортных потоков и обеспечивать безопасность на дороге.

Результатом мероприятий по содержанию автомобильных дорог является уменьшение аварийности, увеличение срока службы дорожного покрытия, повышение уровня безопасности.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

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

- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;

- профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;
- обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- повышение безопасности школьных автобусов;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- проведение проверок знаний ПДД водителями, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
- обеспечение контроля за образовательными учреждениями и организациями, осуществляющими подготовку водителей;
- обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
- подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Осецкого сельского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Осецкого сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Потребность в бюджетных ассигнованиях на содержание и ремонт автомобильных дорог определяется на основе нормативов денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения, Правил расчета денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения при определении размера ассигнований из местного бюджета.

В случае, если предусмотренный на содержание автомобильных дорог размер бюджетных обязательств на текущий период ниже потребности, определенной в соответствии с нормативами денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения при определении размера ассигнований из местного бюджета, муниципальный заказчик разрабатывает сметные расчеты, в которых определяет виды работ, обязательные к выполнению при содержании региональных автомобильных дорог, и коэффициенты периодичности их выполнения применительно к фактическим объемам финансирования.

При разработке сметных расчетов на содержание автомобильных дорог должны учитываться следующие приоритеты:

- проведение работ, влияющих на безопасность дорожного движения, в том числе по восстановлению и замене удерживающих ограждений, дорожных знаков, уборке посторонних предметов с проезжей части, уборке снега и борьбе с зимней скользкостью, ямочному ремонту покрытий;
- проведение работ, влияющих на срок службы элементов автомобильной дороги и входящих в ее состав дорожных сооружений, в том числе по восстановлению обочин, откосов земляного полотна, элементов водоотвода, приведению полосы отвода автомобильной дороги в нормативное состояние.

Утвержденные Администрацией Осецкого сельского поселения проекты или сметные расчеты являются основанием для формирования ежегодных планов проведения работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог.

Планирование содержания и ремонта автомобильных дорог осуществляется Администрацией Осецкого сельского поселения в пределах бюджетных ассигнований в соответствии с целевыми программами.

В зависимости от категории автомобильной дороги общего пользования местного значения Осецкого сельского поселения, а также индекса-дефлятора на соответствующий год применительно к каждой автомобильной дороге определяются приведенные нормативы денежных затрат ($N_{\text{прив.кап.рем}}$, $N_{\text{прив.рем}}$, $N_{\text{прив.сод.}}$), рассчитываемые по формуле:

$$N_{\text{прив.}} = N \times K_{\text{деф.}} \times K_{\text{кат.}},$$

где:

N – установленный норматив денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог V категории;

$K_{\text{деф.}}$ – индекс-дефлятор инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог или индекс потребительских цен в части содержания автомобильных дорог на год планирования (при расчете на период более одного года – произведение индексов-дефляторов на соответствующие годы), разработанные Министерством экономического развития Российской Федерации для прогноза социально-экономического развития и учитываемые при формировании бюджета Осецкого сельского поселения на соответствующий финансовый год и плановый период;

$K_{\text{кат.}}$ – коэффициент, учитывающий дифференциацию стоимости работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог.

Расчет размера ассигнований из средств бюджета Осецкого сельского поселения на содержание автомобильных дорог осуществляется по формуле:

$$A_{\text{сод.}} = N_{\text{прив.сод.}} \times L,$$

где:

$A_{\text{сод.}}$ – размер ассигнований из средств бюджета Осецкого сельского поселения на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей);

$N_{\text{прив.сод.}}$ – приведенный норматив денежных затрат на работы по содержанию автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей/км);

L – протяженность автомобильных дорог каждой категории на 1 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом ввода объектов строительства и реконструкции, предусмотренного в течение года, предшествующего планируемому (км.).

Общая потребность в ассигнованиях из средств бюджета Осецкого сельского поселения на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог определяется как сумма ассигнований на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог по всем категориям автомобильных дорог.

Определение размера ассигнований из средств бюджета Осецкого сельского поселения на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог осуществляется по формулам:

$$A_{\text{кап.рем.}} = N_{\text{прив.кап. рем.}} \times L_{\text{кап. рем.}}$$

где:

$A_{\text{кап.рем.}}$ – размер ассигнований из средств бюджета Осецкого сельского поселения на выполнение работ по капитальному ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей);

$N_{\text{прив.кап.рем.}}$ – приведенный норматив финансовых затрат на работы по капитальному ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей/км);

$L_{\text{кап.рем.}}$ – расчетная протяженность автомобильных дорог каждой категории, подлежащих капитальному ремонту в год планирования.

$$A_{\text{рем.}} = N_{\text{прив. рем.}} \times L_{\text{рем.}}$$

где:

$A_{\text{рем.}}$ – размер ассигнований из средств бюджета Осецкого сельского поселения на выполнение работ по ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей);

$N_{\text{прив.рем.}}$ – приведенный норматив денежных затрат на работы по ремонту автомобильных дорог каждой категории (тыс. рублей/км);

$L_{\text{рем.}}$ – расчетная протяженность автомобильных дорог каждой категории, подлежащих ремонту в год планирования.

Суммарная годовая потребность в ассигнованиях из средств бюджета Осецкого сельского поселения для выполнения комплекса дорожных работ на автомобильных дорогах определяется как сумма годовой потребности в финансировании всех видов работ по всем категориям дорог.

Протяженность автомобильных дорог каждой категории принимается по данным государственного статистического наблюдения по состоянию на 1 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом планируемого ввода в эксплуатацию автомобильных дорог по результатам их реконструкции и строительства в течение года, предшествующего планируемому периоду (расчетные протяженности округляются до километров).

Расчетная протяженность автомобильных дорог каждой категории, подлежащих капитальному ремонту в год планирования ($L_{\text{кап. рем.}}$), определяется по формуле:

$$L_{\text{кап. рем.}} = L / T_{\text{кап.рем.}} - L_{\text{рек.}},$$

где:

$L_{\text{кап. рем.}}$ – нормативный межремонтный срок работ по капитальному ремонту для дорог каждой категории согласно таблице 2 (лет);

$L_{\text{рек.}}$ – протяженность автомобильных дорог соответствующей категории, намеченных к реконструкции в год планирования (км/год).

Расчетная протяженность автомобильных дорог соответствующей категории, подлежащих ремонту в год планирования ($L_{\text{рем.}}$), определяется по формуле:

$$L_{\text{рем.}} = L_{\text{рем.}} / T_{\text{рем.}} - (L_{\text{рек.}} + L_{\text{кап.рем.}})$$

где:

$T_{\text{рем.}}$ - нормативный межремонтный срок работ по ремонту для дорог каждой категории.

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

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

Таблица 7

Наименование мероприятия	Стоимость всего, тыс. руб.	Стоимость реализации программы по годам, тыс руб					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2025
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	1 500,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1000,0
Мероприятия по содержанию и ремонту действующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	19 000,0	1000,0	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0	10000,0
Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения	4 500,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	3000,0

Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	5 000,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	2500,0
Ремонт подъезда к д.Фомино (ПГС)	3 000,0	3000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ремонт улицы д.Лысцево (ПГС)	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ремонт подъезда к д.Гриденино и улицы в д.Гриденино (ПГС)	2 000,0	0,0	2000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ремонт подъезда к д.Бутырки и улицы в д.Бутырки (ПГС)	3 000,0	0,0	3000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ремонт подъезда к д.Конанцево и улицы в д.Конанцево (ПГС)	2 000,0	0,0	0,0	2000,0	0,0	0,0	0,0
Ремонт подъезда к д.Глебово и улицы в д.Глебово (ПГС)	800,0	0,0	0,0	800,0	0,0	0,0	0,0
Ремонт подъезда к д. Шигино (ПГС)	2 000,0	0,0	0,0	0,0	2000,0	0,0	0,0
Ремонт подъезда к д.Платково (ПГС)	1 500,0	0,0	0,0	0,0	1500,0	0,0	0,0
Ремонт улицы в д.Ивановское (ПГС)	2 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0	0,0
Ремонт подъезда к д. Андрейково (ПГС)	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1000,0	0,0
Ремонт подъезда к д.Петрищево (ПГС)	2 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0
Ремонт подъезда к д.Михайловское (ПГС)	2 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0
Ремонт улицы в д.Раслово-Барское (ПГС)	1 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1500,0
Ремонт улицы в д.Раслово-Монастырское	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1000,0
Ремонт подъезда к д. Нелюдово (ПГС)	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1000,0
Ремонт улицы в д.Рузбугино (ПГС)	4 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4000,0
Ремонт улицы в д. Хлестово (ПГС)	3 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3000,0
Ремонт улицы по с. Закобякино	8 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8000,0

(асфальт)							
Ремонт улицы в с. Филиппово (ПГС)	5 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5000,0
Ремонт улицы в д.Булаково (ПГС)	5 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5000,0
Итого:	80 300,0	5400,0	7900,0	5700,0	6400,0	5900,0	49000,0

Общая потребность в капитальных вложениях для реализации Программы составляет **80 300,0** тыс.рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

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

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

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

7.1. Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

7.2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы;

степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

7.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, реально по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1 этап – расчет P_1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2 этап – расчет P_2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3 этап – расчет $P_{\text{итог}}$ – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

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

7.5. Расчет P_1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной 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 муниципальной программы за отчетный год;

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

u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относятся: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

7.6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $P_1 = 100\%$;
- муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$;
- муниципальная программа не выполнена, если $P_1 < 80\%$.

7.7. Расчет P_2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P_2 = \text{SUM } K_i / N, i=1$$

где:

K_i - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной 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 за отчетный год.

В случае, если фактическое значение показателя превышает плановое больше чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы на отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%$$

В случае, если планом установлено значение показателя равно нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет выполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_i = 0\%$$

7.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$;
- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$;
- муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$
- муниципальная программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2$$

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

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной 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.

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение $P_{\text{итог}}$) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) заместитель главы поселения представляет в срок до 01 апреля года, следующего за отчетным, Главе поселения вместе с отчетом о реализации муниципальной программы.

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

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного

развития социальной инфраструктуры поселений, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, которые предусмотрены 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 поселения, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

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. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения

генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 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 исполнительной власти Ярославской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные 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;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Осецкого сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Осецкого сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.