

АДМИНИСТРАЦИЯ
(исполнительно-распорядительный орган)
сельского поселения «Деревня Сильково»

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
Деревня Сильково

от «18» сентября 2017 года.

№ 30

**О проекте Постановления Администрации
(исполнительно-распорядительный орган)
Муниципального образования сельское
поселение «Деревня Сильково»
«Об утверждении программы комплексного
развития систем транспортной инфраструктуры
сельского поселения «деревня Сильково» на период
на период 2017-2027 годы.**

В соответствии с федеральным законом от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», на основании пункта 5.1 статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, и Устава сельского поселения «Деревня Сильково», администрация сельского поселения

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить проект постановления «Об утверждении муниципальной программы «Комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «Деревня Сильково» на период 2017-2027 годы».
2. Контроль за исполнением настоящего Постановления оставляю за собой.
3. Настоящее Постановление вступает в силу с момента официального опубликования, а также подлежит размещению на официальном сайте Перемышльский район РФ» в разделе «поселения - Сильково»

**Глава администрации
сельского поселения**

Пекличев В.И.

Утверждена
Постановлением
сельского поселения
«Деревня Сильково»
от сентября 2017 г. №

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА
"КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ
"ДЕРЕВНЯ СИЛЬКОВО" НА ПЕРИОД 2017-2027 ГОДОВ**

1. Паспорт

муниципальной программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования сельское поселение «Деревня Сильково»
на период 2017-2027 годы.

1. Наименование Программы	Муниципальная программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «Деревня Сильково» на период 2017-2027 годы.
2. Заказчик Программы	Администрация МО СП «Деревня Сильково»
3. Разработчик Программы	Администрация МО СП «Деревня Сильково»
4. Основание принятия решения о разработке	Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 1 октября 2015 г. N 1050 "Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав сельского поселения «Деревня Сильково».
5. Цели и задачи Программы	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей городского поселения; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения; -эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры; -обеспечение более комфортных условий проживания населения городского поселения; -строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием на территории сельского поселения «Деревня Сильково»
6. Целевые индикаторы и показатели Программы	Целевыми индикаторами Программы являются: - доля автомобильных дорог общего пользования

	<p>местного значения, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</p> <ul style="list-style-type: none"> - протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);
7. Укрепленное описание запланированных мероприятий Программы	<ul style="list-style-type: none"> - Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения, приобретение материалов; - ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в неудовлетворительном и аварийном состоянии, в соответствии с утвержденным перечнем; - разработка проектно-сметной документации; - безопасность дорожного движения (установка знаков, ремонт знаков безопасности, устройство искусственных неровностей).
8. Сроки и этапы реализации Программы	2017-2027 годы, предусматривает достижение планируемых результатов в два этапа: 1 этап – 2017-2020 гг., 2 этап – 2021-2027 гг.
9. Объемы и источники финансирования	<p>Источники финансирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> - средства местного бюджета. <p>Бюджетные ассигнования будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из регионального бюджета.</p>
10. Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	<p>За период реализации муниципальной долгосрочной программы (2017-2027 гг.) планируется снизить долю автомобильных дорог местного значения, не соответствующих нормативным требованиям.</p> <p>За период 2017-2027 гг. планируется провести работы по ремонту и капитальному ремонту на км автомобильных дорог.</p> <p>Обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры</p>

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.

2.1. Социально — экономическое состояние сельского поселения «Деревня Сильково»

Сельское поселение «Деревня Сильково» занимает северо-западное положение внутри территории Перемышльского муниципального района Калужской области. Территория– 6372 га или 6,9% от площади Перемышльского района.

Население сельского поселения составляет 789 чел. на 01.01. 2017 г. или 0,6% от общей численности Перемышльского района.

В состав сельского поселения «Деревня Сильково» входят 10 населенных пунктов: дер. Татьево, дер. Дудоровка, дер. Верхние Подгоричи, дер. Нижние Подгоричи, дер. Желохово, дер. Торопово, дер. Головнино, дер. Сильково, дер. Новоселки, дер. Грицкое
 Центром сельского поселения является дер. Сильково, где проживает около

89% всего населения муниципального образования.

Расстояние от центра поселения до районного центра (с. Перемышль) – 12 км, до регионального центра (г. Калуга) – 42 км.

Застройка поселения представлена одноэтажными домовладениями, многоквартирными домами, зданиями производственного и социального назначения, торговой сферой.

Общая протяженность дорог местного значения – 14,3 км.

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

Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. На территории поселения действуют один пассажирский автотранспортный маршрут. В населенном пункте регулярный внутрипоселковый транспорт отсутствует. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

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

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности;
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

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

Автомобилизация поселения (280 единиц/1000 человек в 2016 году) оценивается как средняя (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным центром. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог V категории, предназначенных не для скоростного движения. В таблице 1. приведен перечень и характеристика дорог местного значения. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядными организациями по муниципальным контрактам. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет ремонта автодорог с твердым покрытием и автодорог с гравийным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих ремонта.

Общая протяженность дорожной сети составляет 19,9 км. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

Таблица 1. Характеристика автомобильных дорог местного значения

Наименование дорог	Протяженность км	Вид покрытия, протяженность, км
--------------------	---------------------	---------------------------------

Автомобильная дорога по деревне Сильково	4,1	3,663 0,262 0,214	Асфальтобетонное Щебеночное Грунтовая
Автомобильная дорога по деревне Желохово	4,2	0,6 3,6	Щебеночное Грунтовое
Автомобильная дорога по деревне Головнино	4,7	0,9 3,7	Щебеночное Грунтовое
Автомобильная дорога по деревне ВерхниеПодгоричи	1,7	0,3 1,4	Щебеночное Грунтовое
Автомобильная дорога по деревне Новоселки	1,3	1,3	Грунтовое
Автомобильная дорога по деревне Грицкое	1,8	1,8	Грунтовое
Автомобильная дорога по деревне НижниеПодгоричи	0,9	0,9	Грунтовое
Автомобильная дорога по деревне Торопово	1,2	1,2	Грунтовое

Итого: 19,9 км из них с:

Асфальтобетонным покрытием – 3,663

Щебеночный покрытием – 2,062

Грунтовых – 14,114

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

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2014-2016 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

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

Передвижение по территории населенных пунктов городского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы

нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.

Грузовые транспортные средства принадлежат как физическим лицам, так и юридическим. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом. Маршруты движения грузового транспорта пролегают по территории населенного пункта, без заезда в жилую зону. Это создает условия для снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха особенно в периоды преобладания ветров северного направления, снижает нагрузку на дорожно – транспортную сеть поселения и уровень аварийности.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

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

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

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

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

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

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.

На первую очередь существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения предлагается:

нанесение дорожной разметки, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастет безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

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

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

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

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

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий. Денежные средства за последние 5 лет на финансирование транспортной инфраструктуры, в бюджете муниципального образования сельское поселение «Деревня Сильково» предусматриваются в достаточно маленьком объеме.

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

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

В период реализации программы прогнозируется тенденция небольшого роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

На территории сельского поселения проживает 789 человек, в том числе: трудоспособного возраста – 356 человек, дети до 18-летнего возраста – 67 человек. Динамика роста населения приведена в таблице 2.

Таблица 2.

Динамика роста населения

№ п/п	Наименование	2013	2014	2015	2016
1	2	5	6	7	8
1.	Число родившихся	3	3	2	2
2.	Число умерших	3	2	4	6
3.	Естественный прирост	0	1	-2	-4
4.	Миграционный прирост населения	8	7	8	9

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является состояние дорог поселения.

Общая жилая площадь в городском поселении составляет 13,24тыс.кв. м.

Население сельского поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности.

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

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

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

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

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.

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

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения

пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории поселка Полотняный Завод

№	Показатели	2017 год (прогноз)	2018 год (прогноз)	2019 год (прогноз)	2020 год (прогноз)	2021 год (прогноз)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	789	797	807	817	825
2	Количество автомобилей у населения, ед.	340	343	347	349	351
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	29	29	29	29	29

3.6. Прогноз показателей 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 видеofиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста

развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

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

5.1.С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

5.2 Мероприятия по развитию сети дорог поселения.

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения, предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения:

ПЕРЕЧЕНЬ

программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения «Деревня Сильково» на 2017 – 2027 годы

№ п/п	Наименование программы	Протяженность, м.	Срок реализации, год.	Предполагаемый источник финансирования, тыс.руб.	
				МБ	ОБ
1.	Ремонт дороги д. Верхние Подгоричи	262	2017	95	-
2.	Грейдирование дороги от трассы Перемышль-М3-Украина до д. Новоселки	1700	2018	30	-
3.	Грейдирование дороги от д. Сильково до д. Дудоровка	2300	2020	20	-
4.	Ремонт участка дороги в д. Сильково	150	2021	98	-
5.	Грейдирование дороги от д. Сильково до д. Татьево	2700	2022	20	-
6.	Грейдирование дороги от трассы Перемышль-М3-Украина до д. Нижние Подгоричи	2200	2023	60	-
7.	Грейдирование дороги от трассы Перемышль-М3-Украина до д. Грицкое	1200	2025	30	-

6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования,

строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.