****

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

**АДМИНИСТРАЦИЯ ПРИГОРОДНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**КАЛАЧЕЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ**

**РЕШЕНИЕ**

от 18 июля 2024 г. № 252

 п. Пригородный

|  |
| --- |
| **О внесении изменений в решение Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области от 17.08.2017 г. №96**  |

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», п. 8 ч.1 ст. 8 Градостроительного кодекса РФ, постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области, в целях приведения муниципальных правовых актов Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области в соответствие действующему законодательству, Совет народных депутатов Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области **р е ш и л:**

1. Внести изменения в решение Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области от 17.08.2017 г. №96 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области на 2017-2030 годы», изложив Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области на 2017-2030 годы в редакции согласно приложению к настоящему решению.

2. Опубликовать настоящее решение в Вестнике муниципальных правовых актов Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области.

3. Контроль за исполнением настоящего решения оставляю за собой.

**Глава Пригородного**

**сельского поселения А.Г. Самойленко**

|  |
| --- |
| Приложение к решению Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения от 18.07.2024 №252**Утверждена****решением Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения****от 17 августа 2017 года № 96** |

**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИГОРОДНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАЛАЧЕЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ**

**на 2017 - 2030 годы**

п. Пригородный

**ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области на 2017-2030 г.г. |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации,Федеральный Закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»,Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области,Генеральный план Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области, утвержден решением Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения от 12.08.2011 г. № 65 |
| Заказчик Программы | Администрация Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области397605, Воронежская область, Калачеевский район, п. Пригородный, ул. Космонавтов, д.22 |
| Разработчик Программы | Администрация Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области397605, Воронежская область, Калачеевский район, п. Пригородный, ул. Космонавтов, д.22 |
| Цели и задачи Программы | Целью настоящей программы является обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции, ремонте объектов транспортной инфраструктуры местного значения.Для достижения этих целей предполагается решение следующих задач: - анализ реального состояния транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения; - формирование и реализация комплекса мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающих потребности перспективного развития Пригородного сельского поселения на период 2017 - 2030 годов на основе Генерального плана поселения;- определение источников финансирования Программы;- организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог местного значения Пригородного сельского поселения; - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории Пригородного сельского поселения, а также по формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма;- создание эффективной транспортной инфраструктуры.  |
| Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры | - протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, км.;- объемы ввода в эксплуатацию после строительства автомобильных дорог общего пользования местного значения, км.;- прирост протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог, км.;- прирост протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог, км.;- общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 31 декабря отчетного года, км.;- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 31 декабря отчетного года, %. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий Программы | Мероприятия по- паспортизации;- строительству;- капитальному ремонту и ремонту объектов транспортной инфраструктуры. |
| Срок и этапы реализации Программы | 2017-2030 годыВыделение этапов не предусмотрено |
| Объемы и источники финансирования Программы | Прогнозный объем финансирования на реализацию мероприятий Программы 61 127,199 тыс. руб., в том числе по годам: 2017г. – 2563,113 тыс. руб. 2018 г. – 4359,525 тыс. руб. 2019 г. – 6579,124 тыс. руб. 2020 г. – 4924,151 тыс. руб. 2021 г. – 4976,525 тыс. руб. 2022 г. – 2030 г. – 37724,761 тыс. руб. Источники финансирования – местный бюджет, субсидии из вышестоящих бюджетов, внебюджетные источники.Объемы финансирования Программы за счет средств бюджетов всех уровней (федерального, областного, местного) и внебюджетных источников носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке при формировании бюджета, инвестиционных программ организаций, поступления прочих внебюджетных средств. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;- повышение безопасности дорожного движения;- развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

**1. Общие положения**

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

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления сельского поселения на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным кодексом РФ, Генерального плана поселения.

Реализация программы должна обеспечивать:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения (далее - транспортный спрос);

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;

д) условия для управления транспортным спросом;

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

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

з) условия для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Решение этих вопросов носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения.

2. Мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе к ближайшим общественно значимым объектам сельских населенных пунктов.

3. Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

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.

4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Воронежской области, администрации Калачевского муниципального района, администрации Пригородного сельского поселения, Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения.

Администрация поселения ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

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

**2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**2.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации**

Пригородное сельское поселение расположено в южной части Калачеевского муниципального района Воронежской области. В настоящее время район занимает четвертое по величине место в Воронежской области его территория - 2106 квадратных километров, территория Пригородного сельского поселения – 101,3 квадратных километров или 4,8 % всей территории района. Административный центр района - город Калач. Расстояние от Калача до областного центра города Воронежа - 238 километров.

Административным центром Пригородного сельского поселения является посёлок Пригородный, расположенный в 9 км от административного центра г. Калач. Территория поселения граничит на западе с Ширяевским сельским поселением, на севере - с городским поселением – город Калач, на севере и северо-востоке - с Заброденским сельским поселением, на востоке – с Калачеевским сельским поселением и Новокриушанским сельским поселением, на юге – с Петропавловским муниципальным районом.

Общая площадь территории поселения составляет 10128,96 га.

Сложившаяся планировочная структура сельского поселения представляет собой два населенных пункта: поселок Пригородный, поселок Чернозёмный. Расстояние от поселка Черноземный до административного центра поселения составляет 15 км.

Значительное расстояние от поселения до областного центра, удаленность от автомагистралей федерального значения, тупиковая железнодорожная ветка «Таловая-Калач» (г.Калач) делают невыгодным транспортно-географическое положение района в целом и поселения в частности.

Через Пригородное сельское поселение проходят автомобильные дороги общего пользования регионального значения: Павловск – Калач – Петропавловка (В24-0), Калач – Старая Криуша (В25-0), «Павловск – Калач – Петропавловка» - пос. Пригородный (28-10), «Калач – Старая Криуша» - пос. ц. отд.свх. «Черноземный» (29-10), «Калач – Старая Криуша» - пос. 1-е отд. Свх «Старокриушанский» (В47-0).



**2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, сведения о градостроительной деятельности на территории поселения, оценка транспортного спроса**

Экономика Пригородного сельского поселения в настоящее время имеет дифференцированную структуру и представлена всеми тремя основными секторами ее хозяйственной деятельности:

первичный сектор – представлен в основном сельским хозяйством и является сырьевой базой экономики поселения;

вторичный сектор (обрабатывающая промышленность, строительство, энергетика) – наиболее значимое для развития экономики звено в хозяйственном комплексе Пригородного сельского поселения. Наиболее весомое место в нем занимает обрабатывающая (пищевая) промышленность, представленная в основном производствами пищевых продуктов;

третичный сектор (транспорт, связь, финансы, торговля, образование, здравоохранение и другие виды производственных и социальных услуг).

Социальная сфера Пригородного сельского поселения традиционно включает в себя: образование, здравоохранение, социальную защиту населения, культуру, физическую культуру и спорт.

На территории Пригородного сельского поселения расположены: 2 средние общеобразовательные школы, 2 детских сада, Пригородная врачебная амбулатория и построенный в 2016 году ФАП п. Черноземный, 2 сельских дома культуры в составе МКУ «Гармония» в п. Пригородный и п. Черноземный и библиотека, ФОК, дом-интернат для престарелых и инвалидов, 2 почтовых отделения, отделение ЦЧБ сбербанка, 2 обувных мастерских, 2 аптеки, 2 парикмахерские, котельная.

Общее число предприятий и учреждений в Пригородном сельском поселении составляет 30 единиц. По масштабам занятых работников предприятия сельского поселения относятся к категории средние, малые предприятия и индивидуальные предприниматели.

Из общего числа предприятий и организаций к средним можно отнести только четыре предприятия (ОАО «КРИСТАЛЛ», филиал ОАО «Молочный комбинат «Воронежский» ООО «Сыродельный завод «Калачеевский», сельскохозяйственное предприятие ООО «Черноземье», Калачеевское ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Волгоград»).

К малым предприятиям можно отнести остальные предприятия, крестьянско- фермерские хозяйства и индивидуальных предпринимателей, которые осуществляют свою деятельность в сфере промышленного и сельскохозяйственного производства (ООО «Майс», ООО «ОЗОН», ООО «Калачагроснаб», ООО «Калачсемена-агро», ИП глава КФХ Зубов, ИП глава КФХ Волощук и др.).

 Потребительский рынок Пригородного сельского поселения достаточно развит, что определяется общим развитием сельского поселения и статусом находящегося рядом г. Калач как районного центра. Розничная торговля и общественное питание на территории Пригородного сельского поселения представлена следующими объектами: 30 магазинов, 6 павильонов, 2 аптеки, 8 столовых и закусочных предприятий и учреждений сельского поселения (число посадочных мест 446), 1 газозаправочная станция.

Использование и застройка земельных участков на территории Пригородного сельского поселения, на которые распространяется действие градостроительных регламентов, может осуществляться правообладателями земельных участков, объектов капитального строительства только с соблюдением разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства, разрешенных предельных размеров земельных участков и предельных параметров объектов капитального строительства; соблюдением ограничений использования земельных участков и объектов капитального строительства, установленных в соответствии с законодательством и Правилами землепользования и застройки Пригородного сельского поселения. Градостроительные регламенты установлены для земельных участков каждой территориальной зоны в составе которых определены предельные размеры земельных участков и предельные параметры разрешенного строительства - минимальные (максимальные) отступы, количество этажей, высотность, процент застройки и т.д.

Автотранспортные предприятия, осуществляющие пассажирские перевозки, на территории сельского поселения отсутствуют. В муниципальном образовании внутренний общественный транспорт в настоящее время отсутствует. 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. Общественный транспорт обеспечивает перемещение населения из населенных пунктов в районный центр.

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

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

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты трудовой деятельности;

- объекты культурно-бытовые.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году увеличится на 3,5 процента.

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

Транспортная инфраструктура Пригородного сельского поселения является составляющей инфраструктуры Калачеевского муниципального района Воронежской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Транспорт играет важную роль для жизнедеятельности и экономики сельского поселения.

**Железнодорожный транспорт**

По территории сельского поселения проходит тупиковая грузовая железнодорожная линия от станции «Калач». Несколько предприятий, расположенных на территории пос. Пригородный имеют свои подъездные пути.

**Автомобильный транспорт**

Территория Пригородного сельского поселения обслуживается автомобильным транспортом.

На территории поселения пассажирские перевозки осуществляют следующие организации:

-ООО «Пассажир» - пригородные перевозки автобусами типа «ПАЗ»;

-ОАО «Калачеевское автопредприятие» - междугородние перевозки автобусами типа «Икарус» и «Хендай»;

- ИП Серяков Д.А. - пригородные перевозки маршрутными такси – типа «ГАЗель».

По территории сельского поселения проходят автодороги общего пользования регионального значения. Согласно Постановлению администрации Воронежской области от 30 декабря 2005 г. № 1239 «Об утверждении показателей отнесения автомобильных дорог общего пользования к собственности Воронежской области» (в действующей редакции), размещаемые на территории поселения дороги регионального значения, являются собственностью Воронежской области. Характеристики данных автодорог представлены в таблице.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Шифр дороги** | **Наименование дороги** | **Начало, км +** | **Конец, км+** | **Всего, км** | **Категория** |
| (В24-0) | Павловск – Калач – Петропавловка | 31.720 | 82.162 | 50.442 | III |
| (В25-0) | Калач – Старая Криуша | 1.600 | 24.315 | 22.715 | III |
| (28-10) | «Павловск – Калач – Петропавловка» - пос. Пригородный | 0.000 | 0.600 | 0.600 | IV |
| (29-10) | «Калач – Старая Криуша» - пос. ц. отд.свх. «Черноземный» | 0.000 | 0.400 | 0.400 | IV |
| (В47-0) | «Калач – Старая Криуша» - пос. 1-е отд. Свх «Старокриушанский»  | 0.000 | 3.000 | 3.000 | IV |

Перевозки **водным и воздушным видами транспорта** на территории поселения отсутствуют.

**Схема размещения транспортной инфраструктуры Пригородного**

**сельского поселения**

****

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

Единая система транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой поселения и прилегающей к ней территорией должна обеспечивать удобные, быстрые и безопасные транспортные связи между функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Улично-дорожную сеть населённых пунктов следует проектировать в виде непрерывной системы с учётом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети сельских поселений следует выделить главные улицы. Главная улица – связь жилых территорий с общественным центром.

В составе населённых пунктов Пригородного сельского поселения можно выделить главные улицы, которые составляют основу планировочной структуры улично-дорожной сети. Данные улицы и дороги должны обеспечивать удобные транспортные связи населения с основными местами приложения труда, районными центрами, зонами отдыха, а также с внешними автомобильными дорогами.

В пос. Пригородный к главным улицам можно отнести: ул. Космонавтов, ул. Промышленников. В пос. Чернозёмный к главным улицам можно отнести: ул. Центральная, ул. Мира, ул. Октябрьская, ул. Восточная.

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

В п. Пригородном общественная зона размещена по улице Космонавтов, включает общественный центр с административными и общественными зданиями, школой, амбулаторией, физкультурно-оздоровительным комплексом с плавательным бассейном, сквером.

В п. Черноземном общественная зона размещена по пл. Молодежной и ул. Центральной, включает общественный центр с административным зданием, школой, домом культуры, ФАПом.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог Пригородного сельского поселения имеет асфальтобетонное покрытие.

Ширина существующих дорог и улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 15,0 - 25,0 м, ширину проезжей части 3,5-6,0 м.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в местах скопления людей в зоне общественных центров, местах массового отдыха, промышленных зонах и т.д., а также уширение проезжих частей улиц и дорог перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети Пригородного сельского поселения приведены в таблице.

***ПЕРЕЧЕНЬ***

***автомобильных дорог общего пользования местного значения Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района, их идентификационные номера и показатели***

***транспортно-эксплуатационных характеристик***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер автомобильной дороги | Наименование населенного пункта | Наименование автомобильной дороги (наименование населенного пункта и улицы) | Протяженность, всего, км | Вид покрытия автомобильной дороги | Число полос движения, шт. | Ширина обочины, м. | Тех-ническая категория дорог |
| асфальтовое | отсыпанное | грунтовое |
| 1 | 20-215-846 ОП МП 01 | п. Пригородный | ул. Космонавтов | 7,226 | 6,875 | 0,315 | 0,036 | 2 | 3,0 | 0,5 |
| 2 | 20-215-846 ОП МП 02 | п. Пригородный | ул. Коммунаров | 0,289 | 0,289 | - | - | 1 | 3,0 | 0,5 |
| 3 | 20-215-846 ОП МП 03 | п. Пригородный | ул. Фестивальная | 0,530 | 0,530 | - | - | 2 | 2,5 | 0,5 |
| 4 | 20-215-846 ОП МП 04 | п. Пригородный | ул. Сахарников | 0,681 | 0,681 | - | - | 2 | 2,5 | 0,5 |
| 5 | 20-215-846 ОП МП 05 | п. Пригородный | ул. Красных Зорь | 0,540 | 0,540 | - | - | 2 | 2,1 | 0,5 |
| 6 | 20-215-846 ОП МП 06 | п. Пригородный | ул. Домостроителей | 0,360 | 0,360 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 7 | 20-215-846 ОП МП 07 | п. Пригородный | ул. Просторная | 0,365 | 0,365 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 8 | 20-215-846 ОП МП 08 | п. Пригородный | ул. Цветочная | 0,380 | 0,380 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 9 | 20-215-846 ОП МП 09 | п. Пригородный | ул. Кленовая | 0,380 | 0,380 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 10 | 20-215-846 ОП МП 10 | п. Пригородный | ул. Ольховая | 0,370 | 0,370 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 11 | 20-215-846 ОП МП 11 | п. Пригородный | ул. Благовещенская | 0,331 | 0,331 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 12 | 20-215-846 ОП МП 12 | п. Пригородный | ул. Вознесенская | 0,305 | 0,305 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 13 | 20-215-846 ОП МП 13 | п. Пригородный | ул. Светлая | 0,250 | 0,250 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 14 | 20-215-846 ОП МП 14 | п. Пригородный | ул. Рождественская | 0,230 | 0,230 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 15 | 20-215-846 ОП МП 15 | п. Пригородный | ул. Покровская | 0,200 | 0,200 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 16 | 20-215-846 ОП МП 16 | п. Пригородный | ул. Окраинная | 0,130 | 0,130 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 17 | 20-215-846 ОП МП 17 | п. Пригородный | дорога, проходящая вдоль улиц частной жилой застройки  | 1,700 | 1,700 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 18 | 20-215-846 ОП МП 18 | п. Черноземный | ул. Садовая | 1,080 | 1,080 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 19 | 20-215-846 ОП МП 19 | п. Черноземный | ул. Ленинская | 0,600 | 0,600 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 20 | 20-215-846 ОП МП 20 | п. Черноземный | ул. Новоселов | 0,935 | 0,935 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 21 | 20-215-846 ОП МП 21 | п. Черноземный | ул. Октябрьская | 0,580 | 0,580 | - | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 22 | 20-215-846 ОП МП 22 | п. Черноземный | ул. Мира | 0,715 | 0,245 | 0,470 | - | 2 | 2,0 | 0,5 |
| 23 | 20-215-846 ОП МП 23 | п. Черноземный | пер. Школьный | 0,575 | 0,200 | 0,375 | - | 1 | 3,0 | 0,5 |
| 24 | 20-215-846 ОП МП 24 | п. Черноземный | ул. Центральная | 0,175 | 0,175 | - | - | 2 | 2,75 | 0,5 |
| 25 | 20-215-846 ОП МП 25 | п. Черноземный | ул. Восточная | 0,610 | 0,610 | - | - | 2 | 2,75 | 0,5 |
| 26 | 20-215-846 ОП МП 26 | п. Черноземный | пл. Молодежная | 0,435 | 0,435 | - | - | 2 | 2,75 | 0,5 |
| **27** |  |  |  | 19,972 | 18,776 | 1,160 | 0,036 |  |  |  |

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района утвержден постановлением администрации Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района от 21.10.2013 г. № 146 (в редакции от 10.11.2023 №85).

Технический паспорт дороги является документом технического состояния дорог и дорожных сооружений, определяет фактическое состояние автомобильной дороги на протяжении всего срока ее службы и служит для осуществления, полномочий органами местного самоуправления, для обеспечения безопасности дорожного движения и осуществления дорожной деятельности.

На данный период дороги общего пользования местного значения в поселении требуют оформления в соответствии с законодательством.

Автомобильные дороги имеют приоритетное значение для Пригородного сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

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

При выполнении текущего ремонта в настоящее время используются современные технологии с использованием специализированных 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.

К основным мероприятиям по развитию улично-дорожной сети, обеспечивающим надлежащую пропускную способность, надежность и безопасность движения транспорта и пешеходов, относится реконструкция существующей улично-дорожной сети.

В первую очередь требуется реконструкция улиц, покрытия которых имеют максимальный износ или не имеют покрытия (грунтовые). На расчетный срок планируется реконструировать все грунтовые дороги в населенных пунктах.

Улицы населенных пунктов нуждаются в благоустройстве: требуется ограничение дорожного полотна, формирование пешеходных тротуаров, организация остановочных пунктов и карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта, озеленение придорожной территории.

**2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковочными местами**

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», на 1 июля 2016 года обеспеченность легковыми автомобилями в среднем по России составила 285 штук на 1000 жителей. Воронежская область в этом рейтинге находится на 26-й позиции (307 шт.). Обеспеченность населения собственными легковыми автомобилями в расчете на 1000 жителей в Пригородном сельском поселении находится на уровне среднего показателя по Калачеевскому муниципальному району и составляет 338 ед.

Парк транспортных средств на территории Пригородного сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

***Уровень автомобилизации населения на территории Пригородного сельского поселения***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | 2015 | 2016 | 2017(оценка) |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 4590 | 4561 | 4550 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 1515 | 1542 | 1547 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 330 | 338 | 340 |

Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных в коммунально-складской зоне и на участках для ведения личного подсобного хозяйства жителей, дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется.

Парк грузовых автомобилей в основном представлен сельскохозяйственной техникой и грузовыми автомобилями промышленных предприятий, в том числе специализированными для перевозки пищевых продуктов (молока, мяса и пр.).

Детальная информация по видам транспорта отсутствует.

**2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования**

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

Основными видами пассажирского транспорта являются автобус и маршрутное такси.

Поселение обслуживается автотранспортными предприятиями ООО «Пассажир», ОАО «Калачеевское автопредприятие», ИП Серяков.

По территории сельского поселения проходят 2 автобусных маршрута: «Сах. завод – Селянская, Ж/д Вокзал – Ширяево. Число рейсов в сутки по данным автобусным маршрутам составляет 176 рейсов, в год – 55018 рейсов. Периодичность движения 20 минут. Пассажиропоток по маршрутам «Сах. завод – Селянская, Ж/д Вокзал – Ширяево составил в 2015 году 166733 чел., в 2016 году вырос на 27% и составил 211737 человек.

На территории населенных пунктов располагаются остановки общественного пассажирского транспорта. Согласно СП 42.13330.2016 "СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений" в районах индивидуальной застройки допускаемая дальность пешеходных подходов к остановкам пассажирского транспорта - 500 м, в районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена до 800 м.

Автостанции и автовокзалы в поселении отсутствуют.

Существующий пассажирский транспорт удовлетворяет потребности населения. В соответствии с Генеральным планом Пригородного сельского поселения необходимо устройство трех остановочных пунктов общественного транспорта, оборудование остановочных павильонов в местах остановок общественного транспорта, в том числе в местах остановок «по требованию».

Для доставки детей организован школьный автобус.

**2.7. Характеристика условий движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности**

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно с твердым покрытием (асфальтовое покрытие, тротуарная плитка). В местах пересечения тротуаров с проезжей частью планируется оборудование нерегулируемых пешеходных переходов.

В 2017 году в рамках реализации государственной программы Воронежской области на территории п. Пригородного были проведены работы по устройству тротуаров протяженностью 909 м, площадь которых составила 1214 кв.м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения по территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования и тротуарам.

Передвижение средств индивидуальной мобильности (электросамокатов, электроскейтбордов, гироскутеров, сигвеев, моноколес и иных аналогичных средств) осуществляется по правому караю дороги, обочине, тротуарам и пешеходным дорожкам в соответствии с требованиями ПДД.

**2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

Транспортные организации, осуществляющие грузовые перевозки, на территории поселения отсутствуют.

Грузовые перевозки осуществляются промышленными и сельскохозяйственными предприятиями для обеспечения собственных потребностей.

ООО «Павловскасфальтобетон» и ООО «КАЛАЧ-АВТОДОР» осуществляют содержание и ремонт дорог регионального значения.

Коммунальные службы, осуществляющей деятельность на территории поселения, не имеют собственной специализированной техники.

Для обеспечения содержания дорог общего пользования местного значения администрацией поселения на основании заключенных контрактов осуществляются работы по планировке и грейдированию дорог, обкашиванию сорной растительности по обочинам улиц, уборке тротуаров, побелке бордюров, проводится очистка улиц от грязи, снега и посыпка дорожного покрытия и тротуаров песчано-соляной смесью.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет.

**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. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части поселения, где проходит автомобильная дорога регионального значения.

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

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью, функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и 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.

С целью создания современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования в Пригородном сельском поселении необходимо решение следующих задач:

- проведение занятий со школьниками по вопросам изучения правил поведения пешеходов и правил дорожного движения;

- установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки;

- развитие систем фото- и видео-фиксации нарушений правил дорожного движения.

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

В Пригородномсельском поселении транспортная отрасль представлена автомобильным и трубопроводным транспортом.

По территории поселения проходят автодороги регионального значения и автодороги местного значения. Наблюдается ежегодный рост количества пассажирского транспорта. Выбросы двигателей автомобилей, содержащие двуокись азота, окись углерода, сернистый ангидрит, углеводороды оказывают негативное воздействие на видимость и прозрачность атмосферного воздуха, также на возрастание величины рН осадков. Основной причиной загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

В поселения проходят: газопроводы высокого, среднего, низкого давления, магистральный газопровод. Загрязнение воздушного бассейна осуществляется в результате стравливания газа во время ремонтных и монтажных работ или в результате аварийных разрывов.

Функционирование всех видов транспорта вызывает повышенное техногенное воздействие на окружающую среду, а при наступлении ЧС представляет собой серьёзную угрозу природной среде и здоровью населения. В связи с этим, одной из важнейших проблем функционирования существующих и создания новых транспортных коридоров является проблема обеспечения их экологической безопасности.

Улично-дорожная сеть Пригородного сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы и нет затруднений в парковке, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру Пригородного сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в жилой застройке, 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**

Протяженность дорог общего пользования местного значения в Пригородном сельском поселении составляет 20 км.

К основным мероприятиям по развитию улично-дорожной сети, обеспечивающим надлежащую пропускную способность, надежность и безопасность движения транспорта и пешеходов, относится реконструкция существующей улично-дорожной сети.

В первую очередь требуется реконструкция улиц, покрытия которых имеют максимальный износ или не имеют покрытия (грунтовые). На расчетный срок планируется реконструировать все грунтовые дороги в населенных пунктах.

Улицы населенных пунктов нуждаются в благоустройстве: требуется укладка асфальтового покрытия, ограничение дорожного полотна, формирование пешеходных тротуаров, организация остановочных пунктов и карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта, озеленение придорожной территории.

Перераспределение основных транспортных направлений в рассматриваемом периоде не планируется.

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

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

Данная программа будет реализовываться в соответствии нормативно-правовыми актами Российской Федерации, Воронежской области, Калачеевского муниципального района и Пригородного сельского поселения:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №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»;

- Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»,

- Постановления Правительства Российской Федерации и Правительства Воронежской области;

- Региональные программы по развитию транспортной инфраструктуры;

- Устав Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области;

- Генеральный план Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области, утвержден решением Совета народных депутатов Пригородного сельского поселения от 12.08.2011 г. №65 (в действующей редакции);

- Муниципальная программа «Обеспечение доступного и комфортного проживания граждан, содействие энергосбережению и повышению энергоэффективности на территории Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района на 2014 - 2020 годы»;

- Муниципальная программа «Обеспечение доступного и комфортного проживания граждан, содействие энергосбережению и повышению энергоэффективности на территории Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района на 2020-2026 годы».

В настоящее время реализация мероприятий, связанных с функционированием и развитием транспортной инфраструктуры поселения, осуществляется в рамках утвержденной муниципальной программы, которые корректируются в соответствии с доведенными лимитами бюджетных обязательств:

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления муниципальных услуг.

Для устойчивого функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения на период реализации программы необходимо включение мероприятий программы поселения в федеральные и региональные программы по направлениям развития с целью привлечения необходимых средств из вышестоящих бюджетов.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Пригородного сельского поселения на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

**2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансирование транспортной инфраструктуры в настоящее время осуществляется за счет межбюджетных трансфертов, передаваемых бюджету Пригородного сельского поселения из бюджета Калачеевского муниципального района на осуществление части полномочий на решение вопросов местного значения в соответствии с заключенными соглашениями.

Для реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой, необходимо привлечение финансовых средств из федерального и регионального бюджетов. Финансирование за счет привлеченных финансовых средств носит прогнозный характер и подлежит уточнению при формировании бюджета на очередной финансовый год.

**3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозки грузов на территории поселения**

**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

В соответствии с Генеральным планом Пригородного сельского поселения развитие поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- промышленности;

- сельского хозяйства;

- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;

- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов.

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Демографический прогноз является неотъемлемой частью комплексных экономических и социальных прогнозов развития территории и имеет важное значение для целей краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного планирования развития территории. В период реализации Программы прогнозируется тенденция 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.

Основные показатели демографического развития Пригородного сельского поселения установлены в соответствии с Генеральным планом Пригородного сельского поселения, расчеты производились на основе анализа сложившихся в последние годы сдвигов в динамике численности населения сельского поселения, воспроизводстве, внешних миграциях, занятости. Учитывались также особенности географического положения сельского поселения, миграционная привлекательность, а также общенациональная и областная политика в сфере демографии.

В соответствии с вероятным прогнозом численность населения Пригородного сельского поселения к 2030 году составит 5055 чел. Вероятный прогноз развития демографических процессов возможен при условии роста рождаемости в рамках проводимой государством демографической политики, направленной на изменение репродуктивных моделей поведения, репродуктивных планов, поддержку семей и т.д. Вторым условием данного сценария развития является одновременное уменьшение смертности, особенно в трудоспособном возрасте, увеличение продолжительности жизни, уменьшение заболеваемости социально-обусловленными болезнями и.т.д. Помимо этого, необходимым условием данного варианта развития является оживление экономики сельского поселения.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселение можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;

- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведёт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики сельского поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения являются промышленность и сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

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

**На перспективу необходимо:**

• Сохранять общую масштабность существующих планировочных элементов сельских населенных пунктов, расположенных на территории поселения;

• Обеспечить транспортную и планировочную связность территорий внутри поселения;

• При реконструкции и формировании застройки на территории общественного центра следует ориентироваться на переход от типового к авторскому адресному проектированию;

• Увеличивать зоны жилой и общественно-деловой застройки за счет освоения имеющихся свободных территорий в границах населенных пунктов.

Изменение границы сельского поселения и границ населенных пунктов Генеральным планом поселения не предусмотрено.

**3.2. Прогноз транспортного спроса населения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов**

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории поселения;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

***Прогноз транспортного спроса сельского поселения***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | тыс. чел. | 150 | 151 | 152 | 153 | 155 |
| Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - |
| 2.2 | водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - |
| 2.3 | железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - |
| 2.4 | автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития дорожной сети поселения |
| 3.1 | протяженность дорожной сети | км | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 340 | 340 | 341 | 342 | 350 |
| 4.2 | общественный транспорт | автобус | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не несет существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильным. 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**

Автодороги общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, но для обеспечения соответствия их нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям требуется проведение капитального ремонта и ремонта.

Дороги регионального значения требуют проведения капитального ремонта.

Более 30% автомобильных дорог общего пользования местного значения не имеют асфальтового покрытия, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

К основным мероприятиям по развитию улично-дорожной сети, обеспечивающим надлежащую пропускную способность, надежность и безопасность движения транспорта и пешеходов, относится реконструкция существующей улично-дорожной сети.

В первую очередь требуется реконструкция улиц, покрытия которых имеют максимальный износ или не имеют покрытия (грунтовые). На расчетный срок планируется реконструировать все грунтовые дороги в населенных пунктах.

Улицы населенных пунктов нуждаются в благоустройстве: требуется укладка асфальтового покрытия, ограничение дорожного полотна, формирование пешеходных тротуаров, организация остановочных пунктов и карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта, озеленение придорожной территории.

В процессе реализации программы необходимо решить следующие проблемы транспортной инфраструктуры сельского поселения:

1. Проведение паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения Пригородного сельского поселения.

2. Устройство дорог с асфальтовым покрытием на грунтовых дорогах в населённых пунктах Пригородного сельского поселения (5,80 км).

3. Строительство дороги с твердым покрытием к проектируемому кладбищу (0,1 км).

4. Установка остановочных павильонов в местах остановок общественного транспорта в населённых пунктах Пригородного сельского поселения.

5. Оборудование общественных зон стоянками автотранспорта.

6. Устройство тротуаров в населенных пунктах Пригородного сельского поселения.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2016 "СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений".

***Параметры уличной сети в пределах сельского поселения***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория сельских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчётная скорость движения км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения (суммарно** **в 2-х направлениях)** | **Ширина пешеходной части тротуара, м** |
| Основные улицы сельского поселения | Основные транспортные и пешеходные связи, связь территории жилой застройки с общественным центром.Выходят на внешние дороги | 60 | 3,5 | 2-4 | 1,5-2,25 |
| Местные улицы | Связь жилых территорий с основными улицами | 40 | 3,0 | 2 | 1,5 |
| Местные дороги | Связь жилых и производственных территорий, обслуживают производственные территории | 30 | 2,25 | 2 | 1,0 (допускается устраивать с одной стороны) |
| Проезды | Обеспечивают непосредственный подъезд к участкам жилой, производственной и общественной застройки | 30 | 4,5 | 1 | - |
| Парковые дороги | Для обслуживания территории парка, проезда велосипедов, а также спецтранспорта | 40 | 3,0 | 2 | 1,0 |
| Велосипедные дорожки (на рекреационных территориях, в жилых зонах) | Специально выделенная полоса для проезда на велосипедах | 20 | 1,5\*1,0 \*\*  | 1-22 | - |
| \* при движении в одном направлении\*\* придвижении в двух направлениях |

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

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети должно быть максимально учтено направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с СП 42.13330.2016 "СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений".

**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 Пригородного сельского поселения***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2016 год (факт)** | **2017 год (прогноз)** | **2018 год (прогноз)** | **2019 год (прогноз)** | **2030 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 4561 | 4550 | 4550 | 4560 | 5055 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 1542 | 1547 | 1547 | 1555 | 1770 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 338 | 340 | 340 | 341 | 350 |

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СП 42.13330.2016 "СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений":

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Исходя из нормативных требований необходимое количество постов на СТО - 2, расчетное количество колонок на АЗС – 1.

Для улучшения обслуживания автомобильного транспорта жителей необходимо размещение 1 автомойки мощностью 3 поста.

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Предполагается, что уровень аварийности не превысит существующих значений. Незначительное повышение аварийности 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 видео-фиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

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

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

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплутационное 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 основным вариантом развития дорожной сети поселения в период реализации Программы выбирается сохранение протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующей нормативным требованиям, 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.

При условии предоставления субсидии бюджету Пригородного сельского поселения возможно решение вопроса устройства асфальтобетонного покрытия автомобильных дорог общего пользования местного значения на улицах частной жилой застройки в населенным пунктах поселения в рамках реализации федеральной целевой программы и государственной программы Воронежской области.

**4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Перечень мероприятий по обеспечению территории Пригородного сельского поселения объектами транспортной инфраструктуры

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Наименование** | **Сроки реализации** |
| 1 | Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 2018-2030 |
| 2 | Устройство дорог с асфальтовым покрытием на грунтовых дорогах в населённых пунктах Пригородного сельского поселения (5,80 км) | 2022-2030 |
| 3 | Устройство тротуаров в населенных пунктах поселения | 2022-2030 |
| 4 | Установка остановочных павильонов в местах остановок общественного транспорта в населённых пунктах Пригородного сельского поселения.  | 2018-2030 |
| 5 | Устройство стоянок автотранспорта в общественных местах | 2025-2030 |
| 6 | Строительство дороги с твердым покрытием к проектируемому кладбищу (0,1 км). | 2027 |
| 7 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов | 2017-2030 |
| 8 | Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства | 2017-2030 |
| 9 | Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды | 2017-2030 |
| 10 | Ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | 2017-2030 |
| 11 | Создание парковок для СИМ в парковочных карманах для автомобилей | 2027-2030 |

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта; транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов; в период реализации Программы не предусматриваются.

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

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

*1.**Установка остановочных павильонов в местах остановок общественного транспорта в населённых пунктах Пригородного сельского поселения;*

С учетом сложившейся экономической ситуации и в связи с отсутствием на территории поселения предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, мероприятия по созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации Программы не предусматриваются.

**Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автотранспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

*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. Устройство стоянок автостоянок в общественных местах;*

**Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности**

*1. Устройство тротуаров в населенных пунктах поселения;*

*2. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).*

*3. Создание парковок для СИМ в парковочных карманах для автомобилей.*

**Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

*1. Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;*

*2. Устройство дорог с асфальтовым покрытием на грунтовых дорогах в населённых пунктах Пригородного сельского поселения (5,80 км);*

*4. Строительство дороги с твердым покрытием к проектируемому кладбищу (0,1 км);*

*5. Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;*

*6. Капитальный ремонт и Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения*

**5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры поселения**

Главными целями Программы развития транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области на 2017-2030 гг. является обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции, ремонте объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Для достижения этих целей предполагается решение следующих задач:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения;

- формирование и реализация комплекса мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающих потребности перспективного развития Пригородного сельского поселения на период 2017 - 2030 годов на основе Генерального плана поселения;

- определение источников финансирования Программы;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию;

- капитальный ремонт, строительство или реконструкция автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории Пригородного сельского поселения, а также по формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и не увеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Ресурсное обеспечение Программы определяется условиями её реализации в течение 2017-2030 г.г. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства дорожного фонда Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района, целевые средства из вышестоящих бюджетов и внебюджетных источников в течение 2017-2030 г.г.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджетов всех уровней (федерального, областного, местного) и внебюджетных источников носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке при формировании бюджета, инвестиционных программ организаций, поступления прочих внебюджетных средств.

**Оценочное распределение финансовых средств н реализацию мероприятий**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Сроки реализации | Источники финансирования, тыс. руб. |
| Всего | ФБ | ОБ | МБ  | ВИ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 2018-2030 | 1000,0 | 0 | 0 | 1000,0 | 0 |
| Устройство дорог с асфальтовым покрытием на грунтовых дорогах в населённых пунктах Пригородного сельского поселения(реконструкция дорог) (5,80 км)  | 2022-2030 | 20000,0 | 0 | 19335,0 | 665,0 | 0 |
| Устройство тротуаров в населенных пунктах поселения | 2022-2030 | 1861,1 | 0 | 1807,0 | 54,1 | 0 |
| Создание парковок для СИМ в парковочных карманах для автомобилей | 2027-2030 | 100,0 | 0 | 0 | 100,0 | 0 |
| Установка остановочных павильонов в местах остановок общественного транспорта в населённых пунктах Пригородного сельского поселения  | 2018-2030 | 240,0 | 0 | 140,0 | 0 | 100,0 |
| Устройство стоянок автотранспорта в общественных местах | 2025-2030 | 500,0 | 0 | 480,0 | 20,0 | 0 |
| Строительство дороги с твердым покрытием к проектируемому кладбищу (0,1 км). | 2027 | 750,0 | 0 | 700,0 | 50,0 | 0 |
| Размещение дорожных знаков и указателей, на улицах населённых пунктов | 2018-2030 | 350,0 | 0 | 0 | 350,0 | 0 |
| Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства | 2018-2030 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды | 2018-2030 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Осуществление сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения (учет и анализ грузопотоков) | 2018-2030 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | 2017-2030 | 36426,099 | 0 | 36628,692 | 302,591 | 0 |
| **ВСЕГО по Программе** |  | 61127,199 | 0 | 59090,692 | 1936,509 | 100,0 |

**6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры поселения**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения на 2017 - 2030 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся стабильной численностью населения, развитием производственных предприятий, сферы обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

**Целевые индикаторы и показатели Программы**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование индикатора | Ед. изм. | Показатели по годам реализации Программы |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| 1 | Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,1 |
| 2 | Объемы ввода в эксплуатацию после строительства автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,1 |
| 3 | Прирост протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,1 |
| 4 | Прирост протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог | км | 0,8 | 0,8 | 1,6 | 0 | 3,9 | 5,3 |
| 5 | Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 31 декабря отчетного года | км | 3,1 | 3,9 | 5,5 | 5,5 | 9,4 | 14,7 |
| 6 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 31 декабря отчетного года | % | 15,5 | 19,5 | 27,5 | 27,5 | 27,5 | 73,5 |

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны Правительства Воронежской области и администрации Калачеевского муниципального района, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Реализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области на 2017-2030 г.г. создаст условия для развития сельской территории и сделает ее более привлекательной для инвесторов, увеличит размер инвестиций, обеспечивающий стабильное социально-экономическое развитие Пригородного сельского поселения.

Комплексная оценка эффективности реализации Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации.

Критериями оценки эффективности реализации Программы является степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой.

Эффективность реализации муниципальной программы в целом оценивается исходя из достижения установленных значений каждого из основных показателей (индикаторов) как по годам по отношению к предыдущему году, так и нарастающим итогом к базовому году.

Оценка эффективности реализации программы проводится на основе оценки:

- степени достижения целей и решения задач программы путем сопоставления фактически достигнутых значений индикаторов и их плановых значений по формуле:

Сд = Зф/Зп\*100 %, где:

Сд - степень достижения целей (решения задач);

Зф - фактическое значение индикатора (показателя) программы;

Зп - плановое значение индикатора (показателя) программы (для индикаторов (показателей), желаемой тенденцией развития которых является рост значений);

- степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств федерального, областного и муниципальных бюджетов путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий муниципальной программы по формуле:

Уф = Фф/Фп\*100 %, где:

Уф - уровень финансирования реализации основных мероприятий программы;

Фф – фактический объем финансовых ресурсов, направленный на реализацию мероприятий программы;

Фп – плановый объем финансовых ресурсов на соответствующий отчетный период.

Оценка эффективности реализации программы проводится ответственным исполнителем ежегодно до 1 апреля года, следующего за отчетным.

Программа считается реализуемой с высоким уровнем эффективности, если:

- значения 90 процентов и более показателей программы соответствуют установленным интервалам значений для целей отнесения программы к высокому уровню эффективности;

- не менее 90 процентов мероприятий, запланированных на отчетный год, выполнены в полном объеме.

Программа считается реализуемой с удовлетворительным уровнем эффективности, если:

- значения от 75 до 90 процентов показателей программы соответствуют установленным интервалам значений для отнесения программы к высокому уровню эффективности;

- не менее 75 процентов мероприятий, запланированных на отчетный год выполнены в полном объеме.

Если реализация муниципальной программы не отвечает приведенным выше критериям, уровень эффективности ее реализации признается неудовлетворительным.

**7. 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.

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является администрация Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд;

2) условий, порядка и правил, утвержденных федеральными, региональными и муниципальными нормативными правовыми актами.

В целях реализации мероприятий программы предполагается участие Пригородного сельского поселения в конкурсном отборе программ (проектов) развития территорий муниципальных образований Воронежской области, основанных на местных инициативах, привлечение населения к участию в реализации мероприятий программы.

Программа разрабатывается сроком на срок действия Генерального плана поселения и подлежит корректировке ежегодно с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств.

Администрация Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района обеспечивает согласование и координирует действия ответственных исполнителей, обеспечивающих реализацию мероприятий Программы.

Контроль за реализацией мероприятий Программы осуществляет администрация Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района, в том числе осуществляет:

- общий контроль;

- контроль сроков реализации программных мероприятий.

Основными задачами управления реализацией Программы являются:

- обеспечение скоординированной реализации Программы в соответствии с приоритетами социально-экономического развития поселения;

- привлечение инвесторов для реализации привлекательных инвестиционных проектов;

- обеспечение эффективного и целевого использования финансовых ресурсов.

Мониторинг выполнения производственных программ и инвестиционных программ организаций проводится администрацией Пригородного сельского поселения в целях своевременного принятия решений о развитии транспортной инфраструктуры. Мониторинг включает в себя сбор и анализ информации о выполнении показателей, установленных производственными и инвестиционными программами.

Совершенствования правового обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения не требуется.

Информационное обеспечение деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения обеспечивается путем размещения информации на официальном сайте администрации поселения в сети Интернет и в Вестнике муниципальных правовых актов Пригородного сельского поселения Калачеевского муниципального района Воронежской области.