



## Ш У Ё М

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 10 декабря 2018 года  
Республика Коми, Ижемский район, с. Ижма

№ 907

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований сельских поселений муниципального образования муниципального района «Ижемский»

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Приказом министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»

администрация муниципального района «Ижемский»

#### ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Том» на 2018-2028 годы согласно приложению № 1.
2. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Мохча» на 2018-2028 годы согласно приложению № 2.
3. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Ижма» на 2018-2028 годы согласно приложению № 3.
4. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Сизябск» на 2018-2028 годы согласно приложению № 4.
5. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения

- «Краснобор» на 2018-2028 годы согласно приложению № 5.
6. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Кельчиюр» на 2018-2028 годы согласно приложению № 6.
  7. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Щельяюр» на 2018-2028 годы согласно приложению № 7.
  8. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож» на 2018-2028 годы согласно приложению № 8.
  9. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Брыкаланск» на 2018-2028 годы согласно приложению № 9.
  10. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Кишиев» на 2018-2028 годы согласно приложению № 10.
  11. Контроль исполнения настоящего постановления возложить на заместителя руководителя администрации муниципального района «Ижемский» Ф. А. Попова.
  12. Настоящее постановление вступает в силу со дня официального опубликования.

Руководитель администрации  
муниципального района «Ижемский»



Л. И. Терентьева

Приложение № 1 к постановлению  
№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация МО сельского поселения «Том»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Том» (2018-2028 гг.)**

## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>7</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Том» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>7</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Том» характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Том» включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>7</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>10</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Том» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>11</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Том» обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>12</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>13</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>13</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>13</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>14</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>14</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том»	<b>14</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том»	<b>15</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>17</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Том»	<b>17</b>



3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	20
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	23
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том»	24
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Том»	25
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Том»	25

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том»**  
**(2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми</li> <li>- Генеральный план МО сельского поселения «Том» и схема территориального планирования МО сельского поселения «Том», утвержденный решением Совета сельского поселения «Том» от 08.08.2014 № 3-13/1 «Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Том».</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Том», адрес: 169467 Республика Коми Ижемский район п. Том ул. Речная, д. 90
Цель и задачи программы	<p>Цель программы:</p> <p>Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Том».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> </ul>

	<p>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</p>
Перечень целевых показателей программы	<p>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</p> <p>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</p> <p>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</p> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <p>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</p> <p>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0 км.</p> <p>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 0 ед.</p> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <p>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</p> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <p>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</p> <p>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</p> <p>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел.</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<p>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</p> <p>- содержание улично – дорожной сети;</p> <p>- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения.</p>
Этапы и сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
Объёмы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 2 239,07239 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 1 791,97239 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 1 791,97239 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 447,100 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019 - 2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Том»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Том» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование «Том» наделено статусом сельское поселение, состоящее из трёх населенных пунктов, объединенных общей территорией, границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 05 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми». МО сельского поселения «Том» расположено на севере центральной части Республики Коми. Общая площадь составляет 7,98 тыс. кв.м.

МО сельского поселения «Том» граничит со следующими муниципальными образованиями:

Сосногорский район - с востока

Ухтинский район – с запада

Ухтинский район» - с юга

СП «Мохча» - с севера

В состав МО сельского поселения «Том» входят 3 населенных пункта:

-поселок Том

-деревня Картаэль

-поселок Койю

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 47,2 из них: с твердым покрытием общего пользования (грунтовка) – 32,8 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 5 м. Общая протяженность улично-дорожной сети – 18,3 км. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 1000 автомобилей в сутки.

Количество мостов (деревянные) на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Том» - 7.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории сельского поселения «Том» - 2.

Административный центр МО сельского поселения «Том» находится на расстоянии 448 км от г. Сыктывкара на север.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Том» составляла 1599 человек. Основная часть населения проживает в п.Том.

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО сельского поселения «Том» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	поселок Том	855
2	деревня Картаэль	397
3	поселок Койю	347

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО сельского поселения «Том»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп убыли за 2016-2017 гг., %
Общая численность населения, чел	1631	1623	1616	1593	1599	1,4%

Численность населения уменьшается: смертность превышает рождаемость, молодежь остается на постоянное место жительства в городах, так как в сельской местности нет рабочих мест, нет досуга для молодежи, нет нормальных условий для детей в садах и школах.



На территории МО сельского поселения «Том» отсутствуют градообразующие предприятия. К основным видам деятельности МО сельского поселения «Том» относятся:

### **Здравоохранение**

В системе здравоохранения функционируют 3 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- Картаёльская участковая больница (где 1 терапевт, 1 акушерка, 1 зубной врач, 1 участковая медсестра, 1 лаборант, 3 медсестры, 3 санитарки, 1 повар, 1 кух.работник, 1 завхоз, 1 водитель, 1 подсобный работник);
- ФАП д. Картаэль (1 медсестра, 1 санитарка (0,5 ставки), 1 человек обслуживающего персонала (0,5 ставки));
- ФАП п. Койю (1 медсестра, 1 санитарка (0,5 ставки), 1 человек обслуживающего персонала (0,5 ставки)).

### **Образование**

В системе образования функционируют 2 образовательных учреждения, в том числе осуществляют деятельность тренер-преподаватель МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБОУ «Томская средняя общеобразовательная школа»	школа- 99 учащихся садик- 50 воспитанников
МБОУ «Койинская Средняя общеобразовательная школа»	школа- 25 учащихся садик- 12 воспитанников

в них учителей и воспитателей 43, обслуживающего персонала 41.

### **Культура**

В сфере культуры осуществляют деятельность 3 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая клубная система» и 1 филиал МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»:

Томский Дом Культуры
Картаёльский Дом Досуга
Койинский Дом Досуга

где заняты 8 человек специалистов и 4 человека обслуживающего персонала.

#### **Филиалы МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»**

Филиал № 1 -библиотека в п.Том
--------------------------------

где занят 1 библиотекарь и 1 человек обслуживающего персонала (0,5 ставки).

### **Занятость населения**

Уровень безработицы в целом растет по району из года в год от 3,8%, до 3,1 % к экономически активному населению.

Каждый год в ЦЗН состоят на учете в пределах 15 безработных граждан поселения.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

В поселении очень большой уровень скрытой безработицы: граждан трудоспособного возраста – 974, из них работающие - 234 человек. В число граждан трудоспособного возраста входят прописанные в поселении, но фактически не проживающие по месту прописки (студенты, молодые семьи проживающие в городе и снимающие там жилье).

### **Жилье**

В поселении много ветхого жилого фонда, но официально не признанного таковым. Уровень жилищной обеспеченности, достаточный на одного жителя приходится 20,8 кв.м. жилых помещений.

Индивидуальных жилых домов - 211, домов блокированной застройки 129, многоквартирных – 3.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;
- 6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО сельского поселения «Том» утверждены градостроительные документы:

1. Генеральный план МО сельского поселения «Том» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Том» утвержден решением Совета сельского поселения «Том» от 08.08.2014 № 3-13/1 «Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения «Том» и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Том»;

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной системы МО сельского поселения «Том» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

Одной из основных проблем автодорожной сети сельского поселения является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Для приведения дорог в нормативное состояние требуется предварительная паспортизация и постановка их на кадастровый учет, оформление в собственность.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный и водный транспорт. Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей, так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

### **1.4. Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Том» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Том» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего (нескоростного) движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Том»

поселок Том					
№ п/	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Тип покрытия

п					
11		Автомобильная дорога, проходящая по ул.Речная	1,8	MV	переходный
22		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Гаражная	0,4	MV	переходный
33		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Ручейная	1,6	mV	переходный
44		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Школьная	0,9	mV	переходный
55		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Центральная	1,2	mV	переходный
66		Автомобильная дорога, проходящая по ул. им. И.Н.Иванова	0,6	V V	переходный
77		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Аэропортовская	0,8	mV	переходный
88		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Широкая	1,1	mV	переходный
99		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Северная	0,4	mV	переходный
11 0		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Междуреченская	0,7	mV	переходный
11 1		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Лесная	0,2	mV	переходный
Деревня Картаёль					
11 2 11 3		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Набережная	2,6	CV	переходный
2 11 4		Автомобильная дорога, проходящая по ул.Лесная	3,2	MV	переходный
поселок Койю					
11 5		Автомобильная дорога, проходящая по ул.Береговая	0,5	VV	переходный
11 6		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Гаражная	0,9	V V	переходный
11 7		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Черемушки	0,4	VV	переходный
11 8		Автомобильная дорога, проходящая по ул.Лесная	0,5	VV	переходный
11 9		Автомобильная дорога, проходящая по ул. Центральная	0,5	V V	переходный
	Всего по сельскому поселению «Том»	18 участков	18,3		

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение,

отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно – уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

### 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Том», обеспеченность парковками (парковочными местами)

Уровень автомобилизации по данным похозяйственного учета на начало 2018 года составляет 115 (легковые) и 11 (грузовые) единиц транспорта на 1599 человек. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках, автомобилей предприятий – на территории предприятий. Необходимость в парковочных местах низкая.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Том»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	112	115
2	грузовые	11	11
3	Школьный автобус	1	1

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	1593	1599
2	Количество автомобилей у населения, ед.	123	127
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	77 ед.	79 ед. на 1000 чел
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	рост 0,4 %	рост 2,6 %

Уровень автомобилизации в сельском поселении «Том» невысокий. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, следовательно роста количества автотранспорта не ожидается.

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Автобусных маршрутов, для перевозки населения, соединяющих населенные пункты сельского поселения «Том» - нет.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных заведениях, организован школьный автобус, передвигающийся по маршруту Картаэль-Том (4 км.).

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа в зимний период по маршруту Том-Ижма, Койю-Ижма.

Автобусные маршруты не оборудованы остановочными площадками, остановочных павильонов не имеется. Этот автобусный маршрут обеспечивает связь сельского поселения с районным центром.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение календарного года. Это связано с тем, что на территории поселения в летний период проживают отдыхающие. Кроме того, существует увеличение входящих потоков в последние дни недели, и исходящих потоков – в выходные дни и утренние часы первого рабочего дня недели.

#### а. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.  
Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.  
Интенсивность движения ожидается средней.

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

Предприятий, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Том» нет.

Производственно – техническое обслуживание грузового автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Том».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	-	-	3
	По вине водителей	-	-	3
	По вине пешеходов	-	-	0
2.	Погибло всего, в том числе:	-	-	0
	Несовершеннолетних	-	-	0
3	Ранено всего, в том числе	-	-	2
	Несовершеннолетних	-	-	2

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Том» составляет 127 ед. Предполагается невысокий рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Том» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Том»

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Том»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения Том транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной

инфраструктурой, отдаленным и труднодоступным месторасположением населенных пунктов, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Имеющаяся зимняя дорога Том-Ижма, обеспечивает транспортные связи с населенными пунктами Ижемского района и с городами Республики Коми.

Дорога круглогодичного пользования Том- Керки, соединяющая населенные пункты сельского поселения «Том» и Ухтинский район, разбита на участки, которые находятся в собственности 3 муниципальных образований: МО муниципального района «Ижемский», МО городского округа «Сосногорск», МО городского округа городского округа «Ухта»; к МО сельское поселение «Том» не относится, но имеет важное значение для жизнеобеспечения населенных пунктов сельского поселения «Том».

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.



Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Том».

### 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

В состав сельского поселения входят 3 населённых пункта. Расстояние между населёнными пунктами приведена в таблице 8.

Таблица 8

Наименование населенного пункта	Расстояние от п. Том, км
Том-Картаэль	4 км.
Том-Койю	29 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Год	Численность, чел.
2018	1599
2019	1580
2020	1570
2025	1560
2027	1550

В поселении наблюдается снижение численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации:

Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

#### Развитие экономической базы

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

### 2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

### 2.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

Необходимо разработать и реализовать мероприятия по реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения «Том» в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

#### 2.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	127	130	135	140	145	150	155

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.



отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог									
Общая протяженность улично-дорожной сети сельского поселения	км	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	50	50	50	50	50	50	50	50
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важная составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя устройство деревянных тротуаров. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, МО МР «Ижемский». Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 2239,07239 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12  
(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	0	2239,07239	1,971 9723 9	127,1 00	140,0 00	0,00 0	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
бюджета МО МР «Ижемский»	Круглогодичное	1,79197239	1,791 9723	0,000	0,000	0,00 0	0,000	0,000



	функциониру вание автомобильн ых дорог и сооружений на них		9					
бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	447,100	180,0 00	127,1 00	140,0 00	0,00 0	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельское поселение «Том»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	2239,07239	1,971 9723 9	127,1 00	140,0 00	0,00 0	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	бюджет МО МР «Ижемский»	1,79197239	1,791 9723 9	0,000	0,000	0,00 0	0,000	0,000
	бюджета сельского поселения	447,100	180,0 00	127,1 00	140,0 00	0,00 0	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Том» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Том» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Том».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельское поселение «Том» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Том» рекомендуется:

1. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

2. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.

№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация МО сельского поселения «Мохча»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Мохча» (2018-2028 гг.)**

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>8</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Мохча» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>8</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Мохча» характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Мохча» включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>9</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>13</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Мохча» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>13</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Мохча» обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>20</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>21</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>21</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>21</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>21</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>22</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча»	<b>23</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча»	<b>23</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>26</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Мохча»	<b>26</b>
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	<b>30</b>

4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	32
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча»	34
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Мохча»	34
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Мохча»	35

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры** **МО сельского**  
**поселения «Мохча» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми</li> <li>- Генеральный план МО сельского поселения «Мохча» и схема территориального планирования МО сельского поселения «Мохча», утвержденный решением Совета сельского поселения «Мохча» от 11.08.2014 № 3-14/1 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Мохча».</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Мохча», адрес: 169462 Республика Коми Ижемский район с. Мохча ул. Центральная, д. 132
Цель и задачи программы	<p>Цель программы:  Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Мохча».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами</li> </ul>

	<p>транспортной инфраструктуры.</p> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0 км.</li> <li>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 0 ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел.</li> </ul>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
<p>Этапы и сроки реализации программы</p>	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
<p>Объёмы и источники финансирования программы</p>	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 464,900 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p>



	<p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 464,900 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Мохча»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

## 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### 1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Мохча» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование «Мохча» наделено статусом сельское поселение, состоящее из пяти населенных пунктов, объединенных общей территорией, границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 05 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми». МО сельского поселения «Мохча» расположено на севере центральной части Республики Коми. Общая площадь составляет 1357,53 тыс. кв.м.

МО сельского поселения «Мохча» граничит со следующими муниципальными образованиями:

СП «Ижма» - с востока

СП «Замежная» – с запада

СП «Том» - с юга

СП «Сизябск» - с севера

В состав МО сельского поселения «Мохча» входят 5 населенных пунктов:

-село Мохча

-деревня Гам

-деревня Косьёль

-деревня Мошьюга

-деревня Щель

Пропускная способность сети автомобильных дорог до 1000 автомобилей в сутки.

Количество мостов (деревянные) на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Мохча» – 6 и 4 трубы.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории сельского поселения «Мохча» – нет.

На территории МО сельского поселения «Мохча» проходит автомобильная дорога регионального значения Ижма – Сизябск – Мохча - Мошьюга.

Административный центр МО сельского поселения «Мохча» находится на расстоянии 563 км от г. Сыктывкара на север.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Мохча» составляла 1870 тыс. человек. Основная часть населения проживает в с. Мохча.

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.

Численность населения МО сельского поселения «Мохча» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	село Мохча	1012
2	деревня Гам	485
3	деревня Косъёль	21
4	деревня Мошьюга	298
5	деревня Щель	54

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО сельского поселения «Мохча»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп убыли за 2015-2016 гг., %
Общая численность населения, чел	2169	2016	1939	1921	1870	3,8%

*Численность населения уменьшается: смертность превышает рождаемость, молодежь остается на постоянное место жительства в городах, так как в сельской местности нет рабочих мест, нет досуга для молодежи, нет нормальных условий для детей в садах и школах. Школы и садики находятся в приспособленных зданиях. Но надо отметить, что молодые семьи, проживающие в сельском поселении, активно застраивают новые кварталы. Этому способствуют субсидии на строительство индивидуальных жилых домов для молодых семей и работников сельского хозяйства.*

На территории МО сельского поселения «Мохча» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности МО сельского поселения «Мохча» относится:

**Сельское хозяйство**

Изначально экономика поселения базировалась на сельском хозяйстве. Основное направление сельскохозяйственного производства – производство мясомолочной продукции. Сельхозпредприятия являлись градообразующими предприятиями для всех населенных пунктов поселения.

Но агропромышленный комплекс поселения, также как и района в целом, утратил свои позиции. В связи с банкротством сельхозпредприятий значительно ухудшилось социально-экономическое положение населенных пунктов поселения.

На 01.01.2018 агропромышленный комплекс поселения представляют:

1) 9 крестьянско-фермерских хозяйств (КФХ), в которых содержится: 192 голов КРС, в т.ч.: 103 коровы; 47 лошадей; 13 овец.

2) на предоставленных для ведения личного подсобного хозяйства 896 земельных участках (809-ПНВ, 87-аренда), (данные представлены по всем ЛПХ и КФХ, кроме КФХ «Рочев В.В.»)

#### МАЛОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

В поселении осуществляют деятельность 1 Потребительское общество (ПО), 17 индивидуальных предпринимателей (ИП).

Коллектив ПО состоит из 35 человек. ПО осуществляет розничную торговлю, производство хлебо-булочных изделий, заготовительную деятельность.

Виды деятельности ИП: 2 – деревообработка;

2 – пассажироперевозки;

9 – грузоперевозки;

9 - торговля, в т.ч. 4 - торговля продуктами питания, 1 – торговля и производство хлебо-булочных изделий.

#### Здравоохранение

В системе здравоохранения функционируют 3 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- Мохченская амбулатория врача общей практики (2 терапевта, 1 детский врач, и 1 зубной врач);

- ФАП д. Гам (1 фельдшер, 0,5 ставки обслуживающий персонал)

- ФАП д. Мошъяуга (2 ед. медперсонала, 05 ставки обслуживающий персонал).

#### Образование

В системе образования функционируют 6 образовательных учреждений, в том числе осуществляют деятельность тренеры-преподаватели МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБДОУ «Детский сад №7» с. Мохча	99
МБДОУ «Детский сад № 6» д. Гам	40
МБОУ «Мохченская средняя общеобразовательная школа»	117
МБОУ «Гамская основная общеобразовательная школа»	51
МБОУ «Мошъяугская основная общеобразовательная школа»	школа - 37 садик - 15

, в них преподавателей 70 обслуживающего персонала 68.

#### Культура

В сфере культуры осуществляют деятельность 3 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая клубная система» и 3 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»:

Мохченский сельский Дом Культуры
Гамский сельский Дом Культуры
Мошьюгский Дом Досуга

, где заняты 10 человек специалистов и 5 человек обслуживающего персонала.

#### Филиалы МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»

Филиал № 2 -библиотека в д. Мошьюга
Филиал № 3 –библиотека в д. Гам
Филиал № 4 - библиотека в с. Мохча

#### Занятость населения

Уровень безработицы в целом растет по району на из года в год от 3,8%, до 3,1 % к экономически активному населению.

Каждый год в ЦЗН состоят на учете в пределах 60 безработных граждан поселения.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

В поселении очень большой уровень скрытой безработицы: работающих граждан трудоспособного возраста – 813, из них работающие - 460 человек и неработающие – 353 человек.

#### Жилье

В поселении достаточно высокий уровень жилищной обеспеченности, на одного жителя приходится 21,58 кв.м. жилых помещений.

Индивидуальных жилых домов - 747, многоквартирных – 3. Это происходит за счет строительства новых индивидуальных жилых домов молодыми семьями.

*К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:*

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;

5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;

6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО сельского поселения «Мохча» утверждены градостроительные документы:

2. Генеральный план МО сельского поселения «Мохча» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Мохча» утвержден решением Совета сельского поселения «Мохча» от 11.08.2014 № 3-14/1 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Мохча»;

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы**

#### **транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной системы МО сельского поселения «Мохча» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

Одной из основных проблем автодорожной сети сельского поселения является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Для приведения дорог в нормативное состояние требуется предварительная паспортизация и постановка их на кадастровый учет, оформление в собственность.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный и водный транспорт. Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей, так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

### **1.4. Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Мохча» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Мохча» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего (нескоростного) движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Мохча»

Село Мохча
------------



№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Тип покрытия
1	87 204 890 ОП МП – 001	Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 7 по пер. Луговой	0,323	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 215 до д. 217 по ул. Центральная	0,318	MV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 199 по ул. Центральная до д. 15 по ул. Годская	0,224	mV	переходный
4		Автомобильная дорога, проходящая от д. 190 по ул. Центральная до д. 9 по ул. Годская	0,214	mV	переходный
5		Автомобильная дорога, проходящая от д. 196 до д. 256 по ул. Центральная	0,361	mV	переходный
6		Автомобильная дорога, проходящая от д. 175 до д. 169 по ул. Центральная	0,166	V	переходный
7		Автомобильная дорога, проходящая от д. 180 по ул. Центральная до д. 58 по ул. Ручейная	0,398	mV	переходный
8		Автомобильная дорога, проходящая от д. 6 до д. 61 по ул. Ручейная	0,498	mV	переходный
9		Автомобильная дорога, проходящая от д. 180 по ул. Центральная до д. 22 по ул. Ручейная	0,149	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 176 по ул. Центральная до д. 42 по ул. Ручейная	0,747	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 158 по ул. Центральная до д. 11 по ул. Лесная	0,435	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 125 до д. 115 по ул. Центральная	0,174	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 128 до д. 144 по ул. Центральная	0,298	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 10 по ул. Лесная до скважины	0,249	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 105 до д. 107 по ул. Центральная	0,124	mV	переходный

1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 36 по ул. Лесная	0,672	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4 до д. 10 по ул. Лесная	0,249	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 95 до д. 115 по ул. Центральная	0,211	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 89 по ул. Центральная до д. 7 по ул. Р.П.Сметаниной	0,286	mV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 46 по ул. Хатанзейского	0,734	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4 до д. 35 по ул. Хатанзейского	0,361	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 3 по ул. Молодежная	0,224	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 15 до д. 44 по ул. Хатанзейского	0,386	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 100 до д. 66 по ул. Центральная	0,349	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 57 до д. 35 по ул. Центральная	0,374	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 90 до д. 72 по ул. Центральная	0,162	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 31 по ул. Центральная до д. 1 по ул. Набережная	0,199	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 46 до д. 38 по ул. Центральная	0,921	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 42 по ул. Центральная до д. 13 по ул. Мохчаюрская	0,498	MV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4 до д. 20 по ул. Центральная	0,261	MV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 8 по ул. Центральная до д. 3 по ул. Местечко Нёлынь	0,274	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 17 до д. 7 по ул. Центральная	0,174	CV	переходный
	Всего по с. Мохча:	32 участка	11,013		
Деревня Гам					

2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 69 по ул. Центральная до д. 99 по ул. Нижнегамская	0,361	CV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 90 по ул. Центральная до д. 93 по ул. Нижнегамская	0,149	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 95 до д. 98 по ул. Нижнегамская	0,161	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 87 до д. 94 по ул. Нижнегамская	0,261	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 55 по ул. Центральная до д. 83 по ул. Нижнегамская	0,398	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 65 до д. 74 по ул. Нижнегамская	0,099	VV	переходный
8 3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 60 до д. 39 по ул. Нижнегамская	0,323	VV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 60 по ул. Центральная до д. 1 по ул. Местечко Нёлынь с. Мохча	0,522	VV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 49 по ул. Центральная до д. 23 по ул. Нижнегамская	0,535	VV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 23 до д. 27 по ул. Нижнегамская	0,149	VV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 23 по ул. Нижнегамская до д. 17 по ул. Центральная	0,652	VV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 36 по ул. Центральная до д. 1 по ул. Лесная	0,560	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 27 до д. 19 по ул. Лесная	0,323	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 24 до д. 16 по ул. Центральная	0,099	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 8 по ул. Центральная до д. 33 по ул. Верхнегамская	0,398	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 41 до д. 37 по ул. Верхнегамская	0,099	VV	переходный

1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 37 до д. 33 по ул. Верхнегамская	0,124	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 11 по ул. Центральная до д. 4 по ул. Верхнегамская	0,336	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 24 до д. 14 по ул. Верхнегамская	0,298	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 3 по ул. Центральная до д. 4 по ул. Верхнегамская	0,585	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 18 до д. 48 по ул. Верхнегамская	0,236	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4 по ул. Центральная до кладбища	0,323 в гр.+0,350 вне	VV	переходный
	Всего по д. Гам:	23 участка	7,341		
Деревня Косъёль					
4		Автомобильная дорога, проходящая от д. 10 до д. 9 (до берега)	0,311	VV	переходный
	Всего по д. Косъёль:	1 участок	0,311		
Деревня Мошьюга					
1		От д. 143 до д. 147	0,099	VV	переходный
2		От д. 126 до д. 152 (берег)	0,107	VV	переходный
3		От д. 114 до д. 109	0,124	VV	переходный
4		От д. 152 до д. 147	0,249	VV	переходный
5		От д. 91 до д. 153	0,298	VV	переходный
6		От д. 64 до д. 59	0,249	VV	переходный
7		От д. 100 до д. 106	0,149	VV	переходный
8		От д. 82 до д. 72	0,149	VV	переходный
9		От д. 70 до д. 69	0,099	VV	переходный
1		От д. 46 до д. 28	0,560	VV	переходный
1		От д. 32 до д. 26	0,522	VV	переходный

1		От д. 52 до д. 166 (фермы)	1,481	VV	переходный
1		От д. 161 (гараж) до д. 160 (пилорама)	0,448	VV	переходный
1		От д. 161 (гараж) до д. 48	0,722	VV	переходный
	Всего по д. Мошьюга:	14 участков	5,256		
Деревня Щель					
1		От д. 31 до д. 3	0,273	V	переходный
2		От д. 27 до д. 14	0,473	V	переходный
3		От д. 22 до д. 32	0,099	V	переходный
4		От д. 25 до д. 26	0,087	V	переходный
5		От д. 9 до д. 11	0,161	V	переходный
6		От д. 31 до кладбища	0,087+0,700	V	переходный
	Всего по д. Щель:	6 участков	1,880		
	Всего по сельскому поселению «Мохча»	76 участков	25,801		

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно – уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Мохча», обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Уровень автомобилизации по данным похозяйственного учета на начало 2018 года составляет 215 (легковые) и 30 (грузовые) единиц транспорта на 1870 человек. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках, автомобилей предприятий – на территории предприятий. Необходимость в парковочных местах низкая.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Мохча»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	208	215
2	грузовые	30	30
3	Школьный автобус	1	1

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	1,921	1,870
2	Количество автомобилей у населения, ед.	238	245
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	123 ед.	131 ед.
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	Рост 3%	рост 3%

*Уровень автомобилизации в сельском поселении «Мохча» невысокий. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, но молодые семьи застраивают новые кварталы, здесь можно ожидать рост автотранспорта.*

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Протяженность автобусных маршрутов Ижма – Мохча – Гам 14 км

Протяженность автомобильных дорог с автобусным сообщением 14 км.

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя

пассажирский транспорт (автобусы), осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа.

Маршруты пассажирского транспорта Ижма – Мохча – Гам осуществляются ежедневно на проходящих рейсах Ижма - Сизябск – Мохча – Гам и в обратных направлениях с 7 часов до 17 часов. Автобусные маршруты оборудованы остановочными площадками, но не везде имеются остановочные павильоны. Основные маршруты обеспечивают связь сельского поселения с районным центром и используется для передвижения между населенными пунктами.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение

календарного года. Это связано с тем, что на территории поселения в летний период проживают отдыхающие. Кроме того, существует увеличение входящих потоков в последние дни, будние недели и исходящих потоков – в выходные дни и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных заведениях, организован школьный автобус.

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.

Интенсивность движения относительно ожидается средней.

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

Предприятий, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Мохча» нет.

Производственно – техническое обслуживание грузового и сельско – хозяйственного автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

### 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Мохча».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	2	1	3
	По вине водителей	2	1	0
	По вине пешеходов	0	0	0
2.	Погибло всего, в том числе:	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в том числе	2	1	0
	Несовершеннолетних	0	0	0

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Мохча» составляет 245 ед. Предполагается невысокий рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Мохча» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Мохча»

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Мохча»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения Мохча транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями экономического развития поселения является сельское хозяйство на базе существующих сельхозпредприятий (КФХ).

По территории сельского поселения «Мохча» проходит автомобильные дороги регионального значения «Сизябск - Мохча - Мошьюга от автомобильной дороги Ижма - Мохча» и «Ижма - Мохча от автомобильной дороги Израель - Ижма - Усть-Цильма».

Имеющиеся автомобильные дороги обеспечивают транспортные связи с населенными пунктами Ижемского района и с городами Республики Коми.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения сельского поселения, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития



муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом сельского поселения и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Мохча».

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.**

В состав сельского поселения входят 5 населённых пунктов. Расстояние между населёнными пунктами приведена в таблице 6.

Таблица 8

Наименование населенного пункта	Расстояние от с. Мохча, км
Мохча - Гам	3 км.
Мохча - Косъёль	4 км.
Мохча - Мошгюга	19 км.
Мохча - Щель	23 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	1870
2019	1860
2020	1850
2025	1835
2027	1831

В поселении наблюдается снижение численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Предприятия, оказывающие услуги пассажироперевозок и автотранспортные услуги населению, должны провести анализ пассажиропотока.

На основании полученных результатов может быть скорректирована маршрутная схема, расписание движения общественного автотранспорта – автобусов, организация удлиненных и укороченных маршрутов. Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации:

Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

#### Развитие экономической базы

При анализе показателей социально-экономического и градостроительного развития для последующей оценки транспортного спроса следует отметить следующее:

вероятностный сценарий развития поселения предусматривает развитие

приоритетных для поселения секторов экономики: сельского хозяйства, рекреационной отрасли, коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Основой развития является сохранение и развитие сельско – хозяйственных предприятий на территории поселения.

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

Социально – экономическое развитие сельского поселения расценивается, как перспективное для частных инвестиций в сельско - хозяйственное производство.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

## 2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения. Пассажирские перевозки могут увеличиться при развитии рекреационного бизнеса, грузоперевозки – при развитии предприятий, увеличении потребления продукции потребителями.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

Исходя из существующих показателей обеспечения автотранспортом, на территории поселения требуется 1 СТО.

## 2.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

В связи с увеличением территории под строительство индивидуального жилья увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. Необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения «Мохча» в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

#### 2.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	245	265	270	280	290	300	310

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

1 вариант (консервативный сценарий) - направлен на преодоление в основном сложившихся "узких мест" в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций. Низкий уровень инвестиций в прогнозный период не позволит осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса.

2 вариант (инновационный сценарий) - характеризуется интенсивным развитием транспортной системы и преодолением основных "узких мест" к 2027 году в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов. Увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий станут мощным стимулом дальнейшего экономического и социального развития сельского поселения. Реализуя данный сценарий будет обеспечено сбалансированное развитие транспортной системы сельского поселения и удовлетворен возрастающий спрос на транспортные услуги.

3 вариант (реалистичный) - характеризуется развитием на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности к центрам тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков автомобильных дорог, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В рамках реализации данной программы предполагается принять третий вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 11

#### **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.**

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
----------------------------------	----------	------	------	------	------	------	------	------

Численность населения поселения	чел.	1870	1860	1850	1847	1845	1843	1840
Количество автомобилей у населения	ед.	245	265	270	280	290	300	310
Уровень автомобилизации у населения	ед./1000 чел.	131	142	145	151	157	162	168
Кол-во ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	-	-	-	-	-	-	-
Индекс нового строительства	%	2	2	3	2	1	2	2
Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте, реконструкции	%	75%	70	65	60	55	50	50
Прирост протяжённости автомобильных дорог местного значения	км	-	-	-	-	-	-	-
Общая протяжённость автомобильных дорог местного значения	км	0	0	0	0	0	0	0
Протяжённость улично-дорожной сети	км	25,80 1	25,80 1	25,80 1	25,80 1	25,80 1	25,80 1	25,80 1
Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог	%	100	90	80	75	70	65	60
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	50	50	50	50	50	50	50
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	-	-	-	-	-	-	-

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание

населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельских поселений.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории сельского поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;



- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

**5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, Федерального. Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 464,900 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12

(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	Содержание улично – дорожной сети	464,900	162,900	200,000	47,000	55,000	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	464,900	162,900	200,000	47,000	55,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельского поселения «Кельчиюр»								

	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	464,900	162,900	200,000	47,000	55,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	местного бюджета сельского поселения	464,900	162,900	200,000	47,000	55,000	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие сельского поселения, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Мохча» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Мохча» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Мохча».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО... «...» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Мохча» рекомендуется:

3. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

4. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.

№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация МО сельского поселения «Изма»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Изма» (2018-2028 гг.)**

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	8
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Ижма» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>8</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Ижма», характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Ижма», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>9</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>11</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Ижма», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>11</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Ижма», обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>12</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>13</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>13</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>13</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>14</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>14</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма»	<b>15</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма»	<b>15</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>18</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Ижма»	<b>18</b>
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной	<b>21</b>

	инфраструктуры	
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	23
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма»	26
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Ижма»	27
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Ижма»	27

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры** **МО сельского**  
**поселения «Ижма» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Правила землепользования и застройки МО СП «Ижма», утверждены решением совета СП «Ижма» № 3-32/1 от 05.08.2014;</li> <li>- Генеральный план МО СП «Ижма», утвержден решением совета муниципального района «Ижемский» № 5-15/6 от 22.11.2016.</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Ижма», адрес: Республика Коми, Ижемский район, с.Ижма, ул. Советская, д. 57.
Цель и задачи программы	<p>Цель программы:</p> <p>Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Ижма».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами</li> </ul>

	<p>транспортной инфраструктуры.</p> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, км.</li> <li>- количество паспортизованных участков дорог общего пользования местного значения, ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта %,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.</li> </ul>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
<p>Этапы и сроки реализации программы</p>	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
<p>Объёмы и источники финансирования программы</p>	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 1678,7781 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p>

	<p>бюджет МОМР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 1678,7781 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения/городского округа;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Ижма»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>



## **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

### **1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Ижма» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Сельское поселение «Ижма» охватывает территорию 356195 га, располагается в центральной части муниципального района «Ижемский». Наиболее протяженные его границы: на севере – с сельским поселением «Щельяюр», на юге – с сельским поселением «Том», с Сосногорским районом Республики Коми (ГП «Сосногорск»), на западе – СП «Мохча» и СП «Сизябск», на востоке – с Печорским районом Республики Коми (СП «Зеленоборск», СП «Каджером»).

В состав сельского поселения «Ижма» входят:

- село Ижма;
- деревня Ласта;
- деревня Константиновка.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 7,512 км, из них: с переходным типом покрытия – 7,512 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 6 м. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 2000 автомобилей в сутки.

Количество мостов на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Ижма» – 7. Из них: на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения – 6, на улично – дорожной сети сельского поселения «Ижма» – 1.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории МО сельского поселения «Ижма» – 2. Из них: ледовые переправы общего пользования регионального значения – 1, ледовые переправы общего пользования местного значения – 1.

На территории МО сельского поселения «Ижма» не проходит автомобильных дорог федерального значения, проходят автомобильные дороги регионального значения – «Ираель - Ижма - Усть-Цильма от автомобильной дороги Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар», «Ижма - Мохча от автомобильной дороги Ираель - Ижма - Усть-Цильма», «Подъезд к аэропорту "Ижма" от автомобильной дороги Ираель - Ижма - Усть-Цильма», «Подъезд к с. Ижма от автомобильной дороги Ираель - Ижма - Усть-Цильма».

Административный центр МО сельского поселения «Ижма», село Ижма, находится на расстоянии 566 км от г. Сыктывкара.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Ижма» составляла 4.770 человек. Основная часть населения проживает в Ижме.

Численность населения в разрезе городских поселений, поселков городского типа, сельских поселений представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО СП«Ижма» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
	с.Ижма	4.361
	д.Ласта	306
	д.Константиновка	103

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО СП «Ижма»

Показатели	На 15.01.2015	На 15.01.2016	На 15.01.2017	На 15.01.2018	Темп прироста/убыли за 2016-2017 гг., %
Общая численность населения, чел		4.710	4.728	4.770	0,4

На территории сельского поселения «Ижма» наблюдается ежегодный прирост численности населения.

На территории МО сельского поселения «Ижма» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности МО СП «Ижма» относится торговля продовольственными и не продовольственными товарами частными предпринимателями.

Производство

Деревообработка

- ИП Чупров В.Г.

Сельское хозяйство

- КФК д. Ласта, с. Ижма

- Частные подворья.

Спорт

- МБУ ДО «Ижемская Детско-юношеская спортивная школа».

Здравоохранение

- ГБУЗ Ижемская ЦРБ, Поликлиника, ФАП д.Ласта

## Образование

МБОУ «Ижемская СОШ»	
МБДОУ «Детский сад № 1» с.Ижма	
МБДОУ «Детский сад № 2» с. Ижма	
МБДОУ «Детский сад № 3» с. Ижма	
Школа- сад д.Ласта	
МБУ ДО "Ижемская детская школа искусств»	
МБУ ДО "Ижемский районный центр детского творчества»	
ГОУ «Специальная(коррекционная) школа-интернат № 9» с.Ижма	

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;
- 6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО СП «Ижма» утверждены градостроительные документы:

3. Генеральный план МО СП «Ижма», утвержден решением совета муниципального района «Ижемский» № 5-15/6 от 22.11.2016;
4. Правила землепользования и застройки МО СП «Ижма», утверждены решением совета с.п. «Ижма» № 3-32/1 от 05.08.2014.

Оценка транспортного спроса (*расписать*)

### 1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной системы МО СП «Ижма» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей в СП «Ижма». Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры МО МО СП «Ижма» являются:

- 1) Автомобильные дороги и автотранспорт
- 2) Водный транспорт

Транспортная доступность:

Улично-дорожная сеть и внутри поселковый транспорт.

#### **1.4. Характеристика сети дорог МО СП «Ижма», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО СП «Ижма» состоит, в основном, из улично-дорожной сети, одной автомобильной дороги общего пользования местного значения 5 категории и четырех дорог регионального значения предназначенных для автомобильного движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Ижма»

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	Протяженность автомобильных дорог, м	Техническая характеристика	Категория автомобильных дорог
1	Улично-дорожная сеть сельского поселения «Ижма»	40 000	переходный тип покрытия	Д, Е

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют переходный тип покрытия.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Большая часть автомобильных дорог требуют ямочного и капитального ремонта.

По содержанию автомобильных дорог регионального и местного значения на территории сельского поселения «Ижма» трудностей не возникает, благодаря равнинной местности и усовершенствованному типу покрытия автомобильных дорог.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Ижма», обеспеченность парковками  
(парковочными местами)**

Автомобильный парк МО сельского поселения «Ижма» преимущественно состоит из легковых автомобилей.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Ижма»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2016 г.	По состоянию на 01.01.2017 г.
1	Легковые	540	550
2	Грузовые	50	52
3	Автобусы, в том числе:	6	6
3.1	Школьные	1	1
3.2	Рейсовые	5	5

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	4728	4770
2	Количество автомобилей у населения, ед.	540	550
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	114	115
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	1	1

Парковка автомобильного транспорта осуществляется, в большем количестве, на территории частных подворий. Потребность в парковочных местах низкая.

## **1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования**

Протяженность автобусных маршрутов по территории сельского поселения «Ижма» 37,20 км.

Протяженность автомобильных дорог с автобусным сообщением на территории сельского поселения «Ижма» 144,27 км.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение календарного года. Это связано с тем, что на территории поселения в летний период проживают отдыхающие. Кроме того, существует увеличение входящих потоков в последние дни, будние недели и исходящих потоков – в выходные дни и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных заведениях, организован школьный автобус.

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

Уровень благоустройства улично-дорожной сети удовлетворительный. Необходимо обустройство дополнительных пешеходных переходов и освещения.

Отсутствие специализированных дорожек для велосипедного передвижения.

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

Основные предприятия, осуществляющие грузовые перевозки на территории МО СП «Ижма»: ООО «Изьваспецтранс», ООО «Северстрой», ООО «Ижмаагротранс».

Основные предприятия, осуществляющие выполнение коммунальных и дорожных работ на территории МО СП «Ижма»: ИП Дердяй И.И., АО «КТК», ООО «Северстрой», ООО «Реал-С», МБУ «Жилищное управление», ООО «Изьваспецтранс», МБУ «Жилищное управление», ИП «Артеев Л. Н.», ИП «Канев А. Г.», ИП «Мартынюк И. Н.».

Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб осуществляется своевременно.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Щельяюр».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

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

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	26	14	9
	По вине водителей	26	14	9
	По вине пешеходов	0	0	0
2.	Погибло всего, в том числе:	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в том числе	2	0	1
	Несовершеннолетних	1	0	0

С каждым годом количество аварий уменьшается, благодаря соблюдению правил безопасности дорожного движения, как водителей, так и пешеходов.

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Ижма» составляет 550 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Основные 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.

Снижение двигательной активности. Наблюдается тенденция к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Ижма» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Ижма».

#### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Ижма»**

МО сельского поселения «Ижма» имеет прибрежное транспортно-географическое расположение. По территории проходит автомобильная дорога регионального значения «Подъезд к с. Ижма от автомобильной дороги Ираель - Ижма - Усть-Цильма», «Ижма – Мохча от автомобильной дороги Ираель - Ижма - Усть-Цильма».

Имеющаяся сеть автомобильных дорог обеспечивает транспортные связи с городами и населенными пунктами Ижемского района и Республики Коми.

Улично-дорожная сеть по сельскому поселению требует работ по планировке проезжей части на участках гравийных дорог.

На территорию сельского поселения «Ижма» возможна круглогодичная транспортная доступность легковых и грузовых автомобилей.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры



поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО СП «Щельяюр», утвержден решением совета с.п. «Щельяюр» №3-32/1 от 05.08.2014..

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ/ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

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

В состав сельского поселения «Ижма» входит 3 населённых пункта.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	4770
2019	4785
2020	4800

## Развитие экономической базы

Приоритетные виды экономической деятельности на территории поселения связаны с:

- Большим преобладанием сельского хозяйства
- Быстрым развитием транспортной и социальной инфраструктуры.

### **2.2. Прогноз транспортного спроса сельского поселения, объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения округа.**

Учитывая сдержанные темпы роста демографической ситуации можно сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объёмов и характера передвижения населения на территории сельского поселения округа не планируется.

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

Транспортное обслуживание населённых пунктов сельского поселения ориентировано на маршрутную сеть пригородных автобусов.

В настоящее время на территории сельского поселения имеется одна автозаправочная станция, одна СТО и одна автомойка.

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями

технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

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

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно, повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

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

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Количество автомобилей у населения, ед.	550	560	570	580	590	600	610	620
Количество аварий, ед.	9	7	5	5	3	3	2	1
Количество аварий с участием пешеходов, ед.	0	0	0	0	0	0	0	0

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

## **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения/городского округа. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения/городского округа. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

1 вариант (консервативный сценарий) - направлен на преодоление в основном сложившихся "узких мест" в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций. Низкий уровень инвестиций в прогнозный период не позволит осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса.

2 вариант (инновационный сценарий) - характеризуется интенсивным развитием транспортной системы и преодолением основных "узких мест" к ..... году в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов. Увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий станут мощным стимулом дальнейшего экономического и социального развития городского округа. Реализуя данный сценарий будет обеспечено сбалансированное развитие транспортной системы городского округа и удовлетворен возрастающий спрос на транспортные услуги.

3 вариант (реалистичный) - характеризуется развитием на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности к центрам тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков автомобильных дорог, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В рамках реализации данной программы предполагается принять третий вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.



## **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Воздушные перевозки на территории поселения/городского округа не осуществляются/осуществляются (расписываются перспективные направления). Водный транспорт на территории сельского поселения «Ижма» в основном частный, в летний период для перевозки грузовых автомобилей через р. Ижма используется паром. Автомобильный транспорт - важная составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения округа имеются.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

### **4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.**

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения/городского округа необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения/городского округа и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

### **4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

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

### **4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений.**

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселения/городского округа. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения;

#### **4.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

#### **4.8. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.**

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

### **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней - регионального, муниципального. Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения/городского округа на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.



Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 1678,7781 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12

(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	Содержание улично – дорожной сети	1678,7781	678,100	600,00	400,000	0	0	0
федерального бюджета		0	0	0	0	0	0	0
республиканского бюджета		0	0	0	0	0	0	0
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	1678,7781	678,100	600,00	400,000	0	0	0
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО СП «Ижма»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	1678,7781	678,100	600,00	400,000	0	0	0
	федерального бюджета	0	0	0	0	0	0	0
	республиканского бюджета	0	0	0	0	0	0	0
	местного бюджета сельского поселения	1678,7781	678,100	600,00	400,000	0	0	0

**6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения/городского округа, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Щельяюр» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Щельяюр» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Щельяюр».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ/ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельского поселения «Ижма» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Ижма» рекомендуется:

5. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

6. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном

виде;

- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде;
- и др.

Приложение № 4 к постановлению  
№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация МО сельского поселения «Сизябск»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Сизябск» (2018-2028  
гг.)**

## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>8</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Сизябск» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>8</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Сизябск», характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Сизябск», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>9</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>12</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Сизябск», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>13</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Сизябск», обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>22</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>23</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>23</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>23</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>23</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>24</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск»	<b>24</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск»	<b>24</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>27</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Сизябск»	<b>27</b>

3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	30
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	32
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск»	33
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Сизябск»	34
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельское поселение «Сизябск»	35

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры** **МО сельское поселение**  
**«Сизябск» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельское поселение «Сизябск» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми.</li> <li>- Генеральный план МО сельского поселения «Сизябск» и схема территориального планирования МО сельского поселения «Сизябск», утвержденный решением Совета сельского поселения «Сизябск» от 11.08.2014 № 3-13/3 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Сизябск» .</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельское поселение «Сизябск», адрес: Республика Коми, Ижемский район, с.Сизябск, ул.им.60-летия Октября,дом 9.
Цель и задачи программы	<p>Цель программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Сизябск».</p> <p>Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельское поселение «Сизябск» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Сизябск».</p> <p>Задачи программы:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0км.</li> <li>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0чел.</li> </ul>
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
Этапы и сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
Объёмы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 506,065 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МОМР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 506,065 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения/городского округа;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Сизябск»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>



# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Сизябск» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование «Сизябск» наделено статусом сельское поселение, состоящее из шести населенных пунктов, общей территорией границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 05 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми». МО сельское поселение «Сизябск» расположено на севере центральной части Республики Коми.

МО сельское поселение «Сизябск» граничит со следующими муниципальными образованиями:

СП «Ижма» - с востока

СП «Краснобор»-с севера

СП «Мохча»- с юга

В состав МО сельского поселения «Сизябск» входят:

-село Сизябск

-деревня Бакур

-деревня Варыш

-деревня Ёль

-деревня Брыка

-деревня Черноборская

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения – 2,5 км, из них: с твердым покрытием общего пользования 2,5 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 4,5 м. Общая протяженность улично-дорожной сети – 28,7 км, из них: с твердым покрытием 28,7 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 3 м. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 500 автомобилей в сутки.

Количество мостов на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Сизябск» – 6 мостов и 6 труб.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории МО сельского поселения «Сизябск» – нет.

На территории МО сельского поселения «Сизябск» проходит автомобильная дорога регионального значения Ижма – Сизябск – Мохча - Мошьюга.

Административный центр МО сельского поселения «Сизябск» находится на расстоянии 576 км от г. Сыктывкара.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Сизябск» составляла 2381 человек. Основная часть населения проживает в селе Сизябск.

Численность населения в разрезе городских поселений, поселков городского типа, сельских поселений представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО сельского поселения «Сизябск» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	село Сизябск	1305
2	деревня Бакур	509
3	деревня Варыш	433
4	деревня Брыка	38
5	деревня Ёль	73
6	деревня Черноборская	23

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО сельского поселения «Сизябск»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	Темп прироста/убыли за 2015-2016 гг., %
Общая численность населения, чел	2434	2453	2411	2405	1,74%

*Численность населения уменьшается из года в год, смертность превышает рождаемость, очень много молодежи после окончания вузов остаются в городах, на селе нет рабочих мест, нет таких перспектив как в городе. Строят новые дома в основном молодые семьи работающие в колхозе, т.к. получают хорошие субсидии от государства, а остальным же жителям села бывает и отказывают в субсидии. Садики в некоторых деревнях расположены столетних в зданиях.*

На территории МО сельского поселения «Сизябск» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности МО сельского поселения «Сизябск» относится.

С давних лет сельские поселения жили сельским хозяйством, в то время когда всё можно было купить за копейки, колхозы были миллионерами, население на селе не просто жили, а радовались жизнью, но наступило время и колхозы стали банкротами, разрушилась и жизнь на селе, ухудшилось социально-экономическое положение населенных пунктов поселения. Снизилась рождаемость и уровень жизни.

На 01.01.2018 год на территории сельского поселения «Сизябск»

1) 2 крестьянско-фермерских хозяйств (КФХ), в которых содержится:  
выращивание однолетних кормовых культур; производство сырого коровьего молока.

- 2) Земельные участки для личного подсобного хозяйства 1015 из них ПНВ- 895 и аренда - 120;  
3) Индивидуальных предпринимателей- 16,  
Из них:

тоговля-6,

перевозка грузов-3,

перевозка пассажиров-4,

деятельность такси-1,

производство обуви-1,

электро-монтажные работы-1

- 4) ООО-5,  
Из них:

-Торговля-1

-перевозка грузов-1

-производство меховых изделий-1

-торговля оптом мясом-1

-разведение КРС и производство молока-1.

### ***Здравоохранение***

В системе здравоохранения функционируют 3 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- ФАП д. Бакур(1 фельдшер, 1 медсестра, 0,5 ставки обслуживающий персонал)

- ФАП с. Сизябск (1 фельдшер,1медсестра,1ставка обслуживающий персонал).

### ***Образование***

В системе образования функционируют 5 образовательных учреждений, в том числе осуществляют деятельность тренеры-преподаватели МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБДОУ «Детский сад №8» д. Варыш	44
МБДОУ «Детский сад № 9» д. Бакур	44
МБДОУ «Детский сад №10» с. Сизябск	110
МБОУ «Сизябская средняя общеобразовательная школа»	145
МБОУ «Бакуринская средняя общеобразовательная школа»	138

, в них преподавателей 65 обслуживающего персонала 51

### **КУЛЬТУРА**

В сфере культуры осуществляют деятельность 2 Дома культуры и 2 библиотеки.

Сизябский Дом культуры
Бакуринский Дом культуры
Филиал№- 5 библиотека д.Бакур
Филиал№- 6 библиотека с.Сизябск

, в них специалистов 10 и 3 обслуживающего персонала

### **ЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ**

Уровень безработицы уменьшается из года в год. На 01.01.2018 г. в ЦЗН состоят на учете 28 человек.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

Граждан трудоспособного возраста составляет- 1159 человек

из них:

работающие- 595 человек,

неработающие- 564 человек.

### **ЖИЛЬЕ**

В поселении достаточно высокий уровень жилищной обеспеченности, на одного жителя приходится 21.8 кв.м. жилых помещений.

Индивидуальных жилых домов - 852, многоквартирных – 1. Это происходит за счет строительства новых индивидуальных жилых домов молодыми семьями.

*К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:*

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;
- 6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО сельского поселения «Сизябск» утверждены градостроительные документы:

5. Генеральный план МО сельского поселения «Сизябск» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Сизябск» утвержден решением Совета сельского поселения «Сизябск» от 11.08.2014 № 3-13/3 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Сизябск»;

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры**

Усовершенствование транспортной системы МО сельского поселения «Сизябск» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск» являются автомобили и дороги, большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения. Транспорт не является роскошью, а средством передвижения, хотелось бы, чтоб каждый мог воспользоваться этим средством комфортно, без рисков для здоровья.

### **1.4. Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Сизябск», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Сизябск» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Сизябск»

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м	Категория	Тип покрытия
1		автомобильная дорога, проходящая от дома № 26 до дома № 24 д. Ёль	120	V	грунтовка
2		автомобильная дорога, проходящая от дома № 1 до дома № 18 Ёль	260	V	
3		автомобильная дорога, проходящая от дома № 4 до дома № 14 Ёль	440	V	
4		автомобильная дорога, проходящая от дома № 16 д. Ёль до автодороги с. Мохча	1000	V	
5		автомобильная дорога, проходящая от дома № 80 до дома № 82 по ул. Ручейная д. Варыш	540	V	
6		автомобильная дорога, проходящая от дома № 8 до дома № 13 по ул. Ручейная д. Варыш	200	V	
7		автомобильная дорога, проходящая от дома № 80 до дома № 69 по ул. Ручейная д. Варыш	240	V	
8		автомобильная дорога, проходящая от дома № 18 до дома № 37 по ул. Ручейная д. Варыш	280	V	
9		автомобильная дорога, проходящая от дома № 29 до дома № 37 по ул. Ручейная д. Варыш	140	V	
10		автомобильная дорога, проходящая от дома № 45 Ручейная д. Варыш до	800	V	

		кладбища д. Варыш			
11		автомобильная дорога, проходящая от дома № 45 Ручейная до дома № 49 ул. им. Г.В. Семяшкина до кладбища д. Варыш	140	V	
12		автомобильная дорога, проходящая от дома № 37 ул. Ручейная до дома № 40 ул. им. Г.В.Семяшкинад. Варыш	300	V	
13		автомобильная дорога, проходящая от дома № 49 ул. им. Г.В. Семяшкина д. Варыш до дома № 1 Садовая Бакур	300	V	
14		автомобильная дорога, проходящая от дома № 38 до дома № 15 по ул. им. Г.В. Семяшкина д. Варыш	820	V	
15		автомобильная дорога, проходящая от дома № 65 ул. им. Г.В. Семяшкина д. Варыш до водоколонки д. Варыш	420	V	
16		автомобильная дорога, проходящая от дома № 49 до дома № 70 им. Г.В. Семяшкина д. Варыш	120	V	
17		автомобильная дорога, проходящая от дома № 59 до дома № 52 по ул. им. Г.В. Семяшкина д. Варыш	40		
18		автомобильная дорога, проходящая от дома № 20 до дома № 79 по ул. им. Г.В. Семяшкина д. Варыш	220		
19		автомобильная дорога, проходящая от дома № 82 ул. им. Г.В. Семяшкина до водоколонки д. Варыш	340		
20		автомобильная дорога, проходящая от дома №1 по ул. Садовая до дома №76 ул. Центральная д. Бакур	1040		
21		автомобильная дорога, проходящая от дома № 5 до дома № 3 по улице Садовая д.	80		

		Бакур			
22		автомобильная дорога, проходящая от дома № 19 ул. Садовая до дома № 32 по ул. Центральная д. Бакур	320		
23		автомобильная дорога, проходящая от дома № 38 по ул. Центральная до дома № 12 ул. Садовая д. Бакур	200		
24		автомобильная дорога, проходящая от дома № 49 до дома № 44 ул. Центральная д. Бакур	140		
25		автомобильная дорога, проходящая от дома № 50 ул. Центральная до дома № 51 ул. Садовая д. Бакур	260		
26		автомобильная дорога, проходящая от дома № 23 по ул. Садовая до дома № 5 по ул. Новая д. Бакур	200		
27		автомобильная дорога, проходящая от дома № 4 по ул. Новая до дома № 24 по ул. Новая д. Бакур	320		
28		автомобильная дорога, проходящая от дома № 11а до дома № 11в по ул. Новая д. Бакур	170		
29		автомобильная дорога, проходящая от дома №14 по ул. Новая до дома № 72 по ул. Садовая д. Бакур	540		
30		автомобильная дорога, проходящая от дома № 13 до дома № 19а по ул. Новая д. Бакур	220		
31		автомобильная дорога, проходящая от дома № 54 по ул. Центральная до дома № 64 Садовая д. Бакур	240		
32		автомобильная дорога, проходящая от дома № 56 по ул. Центральная до дома № 65 по ул. Садовая д. Бакур	240		



33		автомобильная дорога, проходящая от дома № 72 до дома № 76 по ул. Центральная д. Бакур	140		
34		автомобильная дорога, проходящая от дома № 55 до дома № 61 по ул. Центральная д. Бакур	180		
35		автомобильная дорога, проходящая от дома № 10 до дома № 8 д. Брыка	220		
36		автомобильная дорога, проходящая от дома № 9 до дома № 13 д. Брыка	100		
37		автомобильная дорога, проходящая от дома № 81 по ул. Центральная до дома № 94 по улице Садовая д. Бакур	100		
38		автомобильная дорога, проходящая от дома № 3 ул. им. 60-летия Октября до дома № 20 ул. Курьядор с. Сизябск	300		
39		автомобильная дорога, проходящая от дома № 16 ул. им. 60-летия Октября до дома № 13 ул. Курьядор с. Сизябск	130		
40		автомобильная дорога, проходящая от дома № 8 до дома № 5 по ул. Школьная с. Сизябск	100		
41		автомобильная дорога, проходящая от дома № 9 ул. им. 60-летия Октября до дома № 48 ул. Школьная с. Сизябск	80		
42		автомобильная дорога, проходящая от дома № 13 ул. им. 60-летия Октября до дома № 32 ул. Молодежная с. Сизябск	1140		
43		автомобильная дорога, проходящая от дома № 19 до дома № 2 ул. Молодежная с. Сизябск	340		
44		автомобильная дорога, проходящая от дома № 3 до дома № 5 ул. Молодежная с. Сизябск	140		

45		автомобильная дорога, проходящая от дома № 4 ул. им. 60-летия Октября до дома № 2 ул. Молодежная с. Сизябск	400		
46		автомобильная дорога, проходящая от дома № 10 до дома № 23 ул. Молодежная с. Сизябск	140		
47		автомобильная дорога, проходящая от дома №41 до дома № 56 ул. Школьная с. Сизябск	140		
48		автомобильная дорога, проходящая от дома № 56 ул. Школьная до дома № 25 ул. им. Канева М.И. с. Сизябск	400		
49		автомобильная дорога, проходящая от дома № 22 ул. им. 60-летия Октября до дома № 17 ул.им. Канева М.И. с. Сизябск	140		
50		автомобильная дорога, проходящая от дома № 18 ул. им. Канева М.И. до дома № 26 ул. им 60-летия Октября с. Сизябск	90		
51		автомобильная дорога, проходящая от дома № 12 ул. им. Канева М.И. до дома № 28 ул. Лаппишорская с. Сизябск	480		
52		автомобильная дорога, проходящая от дома № 79 до дома № 64 по ул. Школьная с. Сизябск	260		
53		автомобильная дорога, проходящая от дома № 72 до дома № 82 ул. Школьная с. Сизябск	260		
54		автомобильная дорога, проходящая от дома № 84 до дома № 88 ул. Школьная с. Сизябск	260		
55		автомобильная дорога, проходящая от дома № 76 до дома « 86 по ул. Школьная с. Сизябск	70		

56		автомобильная дорога, проходящая от дома № 23 ул. Молодежная до дома № 72а ул. Школьная с. Сизябск	100		
57		автомобильная дорога, проходящая от дома № 18 ул. им 60-летия Октября до дома №7 ул. Канева М.И. с. Сизябск	50		
58		автомобильная дорога, проходящая от дома № 9 ул. им. Чупрова К.К. до дома № 6 по ул. Маймукерес с. Сизябск	120		
59		автомобильная дорога, проходящая от дома № 22 по ул. им. Чупрова К.К. до дома № 28 по ул. Маймукерес с. Сизябск	160		
60		автомобильная дорога, проходящая от дома № 23 до дома № 31 по ул. Маймукерес с. Сизябск	440		
61		автомобильная дорога, проходящая от дома № 38 ул. Лаппишорская до дома № 8 по ул. Новоселов с. Сизябск	440		
62		автомобильная дорога, проходящая от дома № 2 до дома № 7 по ул. Новоселов с. Сизябск	240		
63		автомобильная дорога, проходящая от дома № 13 до дома № 27 по ул. Новоселов с. Сизябск	240		
64		автомобильная дорога, проходящая от дома № 31 до дома № 41 по ул. Новоселов с. Сизябск	220		
65		автомобильная дорога, проходящая от дома № 21 до дома № 40 по ул. Новоселов с. Сизябск	560		
66		автомобильная дорога, проходящая от дома № 38 до дома № 69 по ул. Новоселов с. Сизябск	500		
67		автомобильная дорога, проходящая от дома № 31а по ул. им. Чупрова К.К. до дома	220		

		№ 49 по ул. Новоселов с. Сизябск			
68		автомобильная дорога, проходящая от дома № 30 ул. им. Чупрова К.К. до дома № 15 по ул. Луговая с. Сизябск	540		
69		автомобильная дорога, проходящая от дома № 35 ул. Красных партизан до дома № 8 по ул. Луговая с. Сизябск	250		
70		автомобильная дорога, проходящая от дома № 20 ул. им.60-летия Октября до дома № 38 по ул. Курьядор с. Сизябск	160		
71		автомобильная дорога, проходящая от дома № 38 ул. Курьядор до дома №35 им.60- летия Октября с. Сизябск	230		
72		автомобильная дорога, проходящая от дома № 28 до дома №35 им.60-летия Октября с. Сизябск	240		
73		автомобильная дорога, проходящая от дома № 5 по ул. им. Чупрова К.К. до дома №70 ул. им. Канева М.И. с. Сизябск	520		
74		автомобильная дорога, проходящая от дома № 17 Красных Партизан до дома №43 ул. им. Канева М.И. с. Сизябск	110		
75		автомобильная дорога, проходящая от дома № 29 ул. Красных Партизан до дома №73 ул. им. Канева М.И. с. Сизябск	120		
76		автомобильная дорога, проходящая от дома № 11 по ул. им. Чупрова К.К. до дома №28 ул. Красных Партизан с. Сизябск	460		
77		автомобильная дорога, проходящая от дома № 72 по ул. им. Канева М.И. до дома №29 ул. Красных Партизан с. Сизябск	140		

78		автомобильная дорога, проходящая от дома № 29 по ул. им. Чупрова К.К. до дома №22 ул. Красных Партизан с. Сизябск	380		
79		автомобильная дорога, проходящая от дома № 20 по ул. им. Чупрова К.К. до дома №15 ул. Северная с. Сизябск	370		
80		автомобильная дорога, проходящая от дома № 15 до дома №16 ул. Северная с. Сизябск	60		
81		автомобильная дорога, проходящая от дома № 21 по ул. им. Чупрова К.К. до дома №33 ул. Северная с. Сизябск	360		
82		автомобильная дорога, проходящая от дома № 25 до дома №28 ул. им. Чупрова К.К с. Сизябск	160		
83		автомобильная дорога, проходящая от дома № 30 до дома №31 ул. Северная с. Сизябск	120		
84		автомобильная дорога, проходящая от дома № 42 ул. им. Чупрова К.К. до свалки с. Сизябск	1000		
85		автомобильная дорога, проходящая от дома № 33 ул. Молодежная до дома № 21 ул. Новоселов с. Сизябск	1100		
86		автомобильная дорога, проходящая от дома № 30 до дома №31 ул. Северная с. Сизябск	120		
87		автомобильная дорога, проходящая от дома № 16 им. Канева М.И. до дома №38 ул. Лапишпорская с. Сизябск	400		

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности,

ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Сизябск», обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Сизябск»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	314	321
2	Грузовые автомобили	0	0
3	Школьный автобус	1	1

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	2405	2381
2	Количество автомобилей у населения, ед.	314	321
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	131 ед.	135 ед.
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	Рост 2,5 %	Рост 3 %

*Уровень автомобилизации сельского поселения «Сизябск» небольшой. В основном личная транспорт населения, население ближайшее время расти не будет, увеличение транспорта ожидается от молодых семей.*

## **1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования**

Протяженность автобусных маршрутов Сизябск – Мохча – Гам – Ижма - 16км

Протяженность автомобильных дорог с автобусным сообщением 16 км

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя пассажирский транспорт (автобусы), осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа.

Маршруты пассажирского транспорта Ижма – Мохча – Гам, Ижма - Сизябск осуществляются ежедневно на проходящих рейсах Ижма - Сизябск – Мохча – Гам и в обратных направлениях с 7 часов до 18 часов

Анализ пассажиропотока зависит от времени суток, сезона. Утренние часы едут на работу, а вечером с работы, в эти часы пассажиров больше, летом население увеличивается за счет приезжих, автобусы почти ежедневно заполненные.

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

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

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

Предприятия, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Сизябск»:

ООО «Артстрой»-1.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Сизябск».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

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

## Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	5	1	2
	По вине водителей	5	1	2
	По вине пешеходов	0	0	0
2.	Погибло всего, в том числе:	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в том числе	4	1	2
	Несовершеннолетних	4	0	2

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского «Сизябск» составляет 321ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Сизябск» 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.

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Сизябск»**

Уровень загрязнения окружающей среды не является критичным, т.к на территории сельского поселения «Сизябск» транспортная загруженность низкая.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации



Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными

частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Сизябск».

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах, при участии в программах федерального уровня.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ/ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения/городского округа.

В состав сельского поселения входят 6 населённых пунктов. Расстояние между населёнными пунктами приведена в таблице 6.

Таблица 8

Наименование населенного пункта	Расстояние, км
Сизябск-Черноборская	23 км
Сизябск-Бакур	1,5 км
Сизябск-Варыш	3 км
Сизябск-Брыка	1 км
Сизябск-Ёль	5 км

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	2381
2019	2371
2020	2361
2022	2356
2025	2350
2027	2345

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

Учитывая сдержанные темпы роста демографической ситуации можно сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объёмов и характера передвижения населения на территории сельского поселения «Сизябск» не планируется.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Транспортное обслуживание населённых пунктов сельского поселения ориентировано на маршрутную сеть пригородных автобусов/железнодорожный транспорт.

#### 2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения/городского округа.

Пример: В связи с увеличением территории под строительство индивидуального жилья увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. Необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счёт:

- Увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;

Основным направлением развития дорожной сети... в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

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

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	321	326	332	340	350	360	370
Количество аварий, ед.	0	2	1	0	1	1	2
Количество аварий с участием людей, ед.							

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения/городского округа. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2



Общая протяжённость улично – дорожной сети	км	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7
Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог	%	75	70	72	67	65	68	60
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	66	66	66	66	66	66	66
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	-	-	-	-	-	-	-

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Воздушные перевозки на территории поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории поселения отсутствует. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

##### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения/ и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней – местного и федерального бюджетов. Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.



Общий объем бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 506,065 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12

(тыс. рублей)

Объемы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объем финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объем бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	Содержание улично – дорожной сети	506,065	266,065	230,000	10,000	0,000	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	506,065	266,065	230,000	10,000	0,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта сельского поселения «Сизябск»								
	Общий объем бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	506,065	266,065	230,000	10,000	0,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	местного бюджета сельского поселения	506,065	266,065	230,000	10,000	0,000	0,000	0,000

#### 6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения/городского округа, в целях проверки

соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией сельского поселения «Сизябск» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ/ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельского поселения «Сизябск» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Сизябск» рекомендуется:

7. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Рос реестра.

8. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде;
- и др.

Приложение № 5 к постановлению

№ 907 от 10 декабря года.

**Администрация МО сельского поселения «Краснобор»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Краснобор» (2018-2028  
гг.)**

## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>8</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Краснобор» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>8</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Краснобор» характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Краснобор» включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>9</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>13</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Краснобор» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>13</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Краснобор» обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>21</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>22</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>22</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>23</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>23</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>23</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор»	<b>24</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор»	<b>24</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>27</b>

2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Краснобор»	27
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	31
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	33
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор»	35
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Краснобор»	36
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Краснобор»	37

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения**  
**« Краснобор» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми</li> <li>- Генеральный план МО сельского поселения «Краснобор» и схема территориального планирования МО сельского поселения «Краснобор», утвержденный решением Совета сельского поселения «Краснобор» от 07.08.2014 № 3-15/2 «Об утверждении генерального плана и правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Краснобор».</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Краснобор», адрес: 169473 Республика Коми Ижемский район с. Краснобор ул. Братьев Семяшковых, д. 100
Цель и задачи программы	<p>Цель программы:</p> <p>Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Краснобор».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство</li> </ul>

	<p>транспортной инфраструктуры,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0 км.</li> <li>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 0 ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел.</li> </ul>
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
Этапы и сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 285,200 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 285,200 тыс. руб.;</p> <p>иные внебюджетные источники – 0 тыс. руб.</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Краснобор»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> </ul>

	- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры
--	--



# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Краснобор» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование «Краснобор» наделено статусом сельское поселение, состоящее из пяти населенных пунктов, объединенных общей территорией, границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 05 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми». МО сельского поселения «Краснобор» расположено на севере центральной части Республики Коми. Общая площадь составляет 4410 тыс. кв.м.

МО сельского поселения «Краснобор» граничит со следующими муниципальными образованиями:

СП «Щельяюр» - с востока

СП «Кельчиюр» и СП «Коровий Ручей» – с запада

СП «Сизябск» - с юга

СП «Няшабож» - с севера

В состав МО сельского поселения «Краснобор» входят 5 населенных пунктов:

-поселок Ыргеншар

-деревня Диюр

-село Краснобор

-деревня Пустыня

-деревня Вертеп

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 35,32 км, из них: с твердым покрытием общего пользования (грунтовка) – 31,42 км с шириной проезжей части 3 м.; с твердым покрытием общего пользования (асфальт) – 3,9 км с шириной проезжей части 5 м. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 1000 автомобилей в сутки.

Мостов на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Краснобор» нет, имеются 10 водопропускных труб.

Зимних автомобильных дорог и ледовых переправ на территории сельского поселения «Краснобор» – нет.

На территории МО сельского поселения «Краснобор» проходит автомобильная дорога регионального значения Ижма – Усть-Цильма.

Административный центр МО сельского поселения «Краснобор» находится на расстоянии 760 км от г. Сыктывкара на север.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Краснобор» составляла 1979 тыс. человек.

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО сельского поселения «Краснобор» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	село Краснобор	576
2	поселок Ыргеншар (ПСТ)	184
3	деревня Диюр	621
4	деревня Пустыня	91
5	деревня Вертеп	507

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО сельского поселения «Краснобор»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп убыли за 2014- 2018гг., %
Общая численность населения, чел	2033	2016	2000	1974	1979	2,7%

*Численность населения уменьшается: смертность превышает рождаемость, молодежь остается на постоянное место жительства в городах, так как в сельской местности нет рабочих мест, нет досуга для молодежи, нет нормальных условий для детей в садах и школах. Но надо отметить, что молодые семьи, проживающие в сельском поселении, активно застраивают новые кварталы. Этому способствуют субсидии на строительство индивидуальных жилых домов для молодых семей и работников сельского хозяйства.*

На территории МО сельского поселения «Краснобор» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности МО сельского поселения «Краснобор» относятся:

#### **Сельское хозяйство**

Изначально экономика поселения базировалась на сельском хозяйстве. Основное направление сельскохозяйственного производства – производство мясомолочной продукции. Сельхозпредприятия являлись градообразующими предприятиями для всех населенных пунктов поселения.

Но агропромышленный комплекс поселения, также как и района в целом, утратил свои позиции. В связи с банкротством сельхозпредприятий значительно ухудшилось социально-экономическое положение населенных пунктов поселения.

На 01.01.2018 агропромышленный комплекс поселения представляют:

1) 2 крестьянско-фермерских хозяйств (КФХ), в которых содержится: 7 голов КРС, в т.ч.: 4 коровы.

2) ООО «Зеленый луг», заняты 7 человек, 100 голов КРС.

3) на предоставленных для ведения личного подсобного хозяйства 106 земельных участках (88-ПНВ, 18-аренда).

#### МАЛОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

В поселении осуществляют деятельность 7 Обществ с ограниченной ответственностью (ООО).

- ООО «Изьваспецтранс», заняты 24 человека, грузоперевозки.

- ООО «Изьва – Строитель» заняты 50 человек, строительство жилых и производственных объектов.

- ООО «Молочный завод Диюрский» заняты 12 человек, приемка молока и мяса с частных подворий, переработка молочной и мясной продукции.

- ООО «Хлеб», заняты 11 человек, выпуск хлебобулочных изделий.

- ООО «Северяночка», заняты 58 человек, розничная торговля.

- ООО «Югор», заняты 5 человек, гостиница и кафе.

6 индивидуальных предпринимателей (ИП).

Виды деятельности ИП:

1 – деревообработка;

5 – пассажироперевозки;

#### Здравоохранение

В системе здравоохранения функционируют 3 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- Красноборская амбулатория врача общей практики (где 1 терапевт, и 1 зубной врач);

- ФАП п. Ыргеншар (1 фельдшер)

- ФАП д. Диюр (2 ед. медперсонала, 05 ставки обслуживающий персонал).

- ФАП д. Вертеп (2 ед. медперсонала, 05 ставки обслуживающий персонал).

#### Образование

В системе образования функционируют 6 образовательных учреждений, в том числе осуществляют деятельность тренеры-преподаватели МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБДОУ «Детский сад» с. Краснобор»	50
МБДОУ «Детский сад» д.Диюр	45
МБДОУ «Детский сад» д. Вертеп	40

МБОУ «Красноборская средняя общеобразовательная школа»	110
МБОУ «Диюрская основная общеобразовательная школа»	90
МБОУ «Вертепская основная общеобразовательная школа»	81

, в них преподавателей 72 обслуживающего персонала 68.

### Культура

В сфере культуры осуществляют деятельность 4 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая клубная система» и 3 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»:

Красноборский сельский Дом Культуры
Диюрский сельский Дом Культуры
Вертепский Дом народных традиций
Ыргеншарский Дом Досуга

, где заняты 14 человек специалистов и 4 человека обслуживающего персонала.

### Филиалы МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»

Филиал - библиотека в с. Краснобор
Филиал - библиотека в д. Диюр
Филиал - библиотека в д. Вертеп

### Занятость населения

\*Уровень безработицы в сельском поселении составляет 4-5% к экономически активному населению.

Каждый год в ЦЗН состоят на учете в пределах 30 безработных граждан.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

В поселении большой уровень скрытой безработицы: граждан трудоспособного возраста – 1001, из них работающие - 725 человек и неработающие – 276 человек.

## Жилье

В поселении достаточно высокий уровень жилищной обеспеченности, на одного жителя приходится 26,68 кв.м. жилых помещений.

Индивидуальных жилых домов - 670, многоквартирных – 1, дома блокированной застройки - 57. Это происходит за счет строительства новых индивидуальных жилых домов молодыми семьями.

*К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:*

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;
- 6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО сельского поселения «Краснобор» утверждены градостроительные документы:

6. Генеральный план МО сельского поселения «Краснобор» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Краснобор» утвержден решением Совета сельского поселения «Краснобор» от 07.08.2014 № 3-15/2 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Краснобор»;

### 1.3. Характеристика функционирования и показатели работы

#### транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной системы МО сельского поселения «Краснобор» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

Одной из основных проблем автодорожной сети сельского поселения является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Для приведения дорог в нормативное состояние требуется предварительная паспортизация и постановка их на кадастровый учет, оформление в собственность.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный и водный транспорт. Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей, так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

#### 1.4. Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Краснобор» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Краснобор» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего (нескоростного) движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Краснобор»

Село Краснобор					
№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Тип покрытия
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 по ул. Центральная до совхозной фермы.	0,855	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 10 до д. 14а по ул Центральная	0,475	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 2 до д. 38 по ул. Центральная	0,455	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 22 до д. 34 по ул. Центральная	0,210	mV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 38 до д. 70 по ул. Центральная	0,560	mV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 70 до д. 86 по ул. Центральная	0,135	mV	переходный
6		Автомобильная дорога, проходящая от д.42 по ул. Центральная до совхозной фермы.	0,755	V	переходный
7		Автомобильная дорога, проходящая от д. 22 до д. 41 по ул. Центральная	0,550	mV	переходный

8		Автомобильная дорога, проходящая от д. 49 до д. 99 по ул. Центральная	0,455	мV	переходный
9		Автомобильная дорога, проходящая от д. 59 до д. 109 по ул. Центральная до	0,450	мV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 79 до д. 83 по ул. Центральная	0,074	мV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 109 до д. 103 по ул. Центральная	0,275	мV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 79 до д. 83 по ул. Центральная.	0,210	мV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 70 по ул. Центральная до д. 48 по пер. Школьный	1,025	мV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 70 по ул. Центральная до д. 17 по пер. Школьный	0,205	мV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 70 до д. 86 по ул. Центральная	0,310	мV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 100 ул. Им. Братьев Семяшковых до д. 14 по пер. Школьный	0,425	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д.112 по ул. Им. Братьев Семяшковых до д. 17 по пер. Школьный	0,140	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д.116 по ул. Им. Братьев Семяшковых до д. 23 по пер. Школьный	0,425	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 132 по ул. Ручейная до д. 33 по пер. Школьный	0,510	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 145 до д. 16 по ул. Ручейная	0,575	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 20 до д. 27 по ул. Ручейная	0,574	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 28 местечко Пошукшор до Кладбища	0,478	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 14 до д. 26 местечко Пошукшор	0,556	MV	переходный

2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 10 местечко Пошукшор (берег)	0,554	MV	переходный
		<b>Всего по с. Краснобор:</b>	<b>11,236</b>		
<b>Поселок Ыргеншар</b>					
2		Автомобильная дорога, проходящая от дороги республиканского значения до д. 1 по ул. Центральная	1,325	CV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 30 <sub>а</sub> до д. 34 <sub>а</sub> по ул. Центральная	0,160	MV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 19 до д. 15 по ул. Центральная	0,175	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 30 до д. 35 по ул. Центральная	0,100	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 30 <sub>а</sub> до д. 34 по ул. Центральная	0,075	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 41 до д. 51 по ул. Центральная	0,230	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 22 по ул. Центральная до автобусной остановки на дороге республиканского значения	0,510	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 22 до д. 19 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 20 до д. 19 по ул. Центральная	0,140	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от дороги республиканского значения до кладбища (новое кладбище по ген. плану)	0,100	1V	переходный
		<b>Всего по пос. Ыргеншар</b>	<b>3,015</b>		
<b>Деревня Диюр</b>					
5		Автомобильная дорога, проходящая от дороги республиканского значения до кладбища	0,180	VV	переходный
6		Автомобильная дорога, проходящая от д. 21 по ул. Почтовая до д. 1 по ул. по ул. Набережная	0,723	VV	переходный



7		Автомобильная дорога, проходящая от д. 17 по ул. Клубная до д. 11 по ул. по ул. Набережная	0,175	VV	переходный
8		Автомобильная дорога, проходящая от д. 21 по ул. Клубная до д. 19 по ул. Набережная	0,150	VV	переходный
9		Автомобильная дорога, проходящая от д. 54 по ул. Клубная 11 до д. 25 по ул. Школьная	1,300	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 11 до д. 23 по ул. Набережная	0,195	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 2 по ул. Им. Я.В. Канева до д. 91 по ул. Набережная	0,236	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 12 до д. 15 по ул. Им. Я.В. Канева	0,323	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 80 до д. 122 по ул. Набережная	0,375	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 127 по ул. Набережная до д.2 по ул. Им. Я.В. Канева	0,225	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 61 до д. 119 по ул. Набережная	0,248	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 65 до д. 55 по ул. Набережная	0,145	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 16 до д. 21 по ул. Им. Я.В. Канева	0,252	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 27 по ул. Школьная до нового кладбища (генплан)	0,475	VV	переходный
4		Автомобильная дорога, проходящая от нового кладбища (генплан) до дороги республиканского значения	0,325	VV	переходный
5		Автомобильная дорога, проходящая от д. 23 до д. 24 по ул. Школьная	0,175	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 13 до д. 35 по ул. Школьная	0,775	VV	переходный

		Автомобильная дорога, проходящая от д. 11 по ул. Школьная до школьной котельной	0,225	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 14 до д. 36 по ул. Школьная	0,725	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 11 до д. 32 по ул. Школьная	0,455	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 33 до д. 36 по ул. Школьная	0,560	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 33 до д. 32 по ул. Школьная	0,522	VV	переходный
		<b>Всего по деревне Диюр</b>	<b>8,467</b>		
<b>Деревня Пустыня</b>					
		Автомобильная дорога от д. 4 до д. 16 + 2 заезда от дороги республиканского значения	0,635	VV	переходный
		Автомобильная дорога от д. 16 до д. 21	0,175	VV	переходный
		Автомобильная дорога от д. 16 до д. 33 + выезд на дорогу республиканского значения	0,290	VV	переходный
		Автомобильная дорога от д. 39 до выезда на дорогу республиканского значения	0,075	VV	переходный
		<b>Всего по деревне Пустыня</b>	<b>1,175</b>	V	
<b>Деревня Вертеп</b>					
		Автомобильная дорога от заезда с дороги республиканского значения до кладбища	2,875	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 по ул. Ручейная до выезда на дорогу республиканского значения	0,425	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 10 до д. 4 по ул. Ручейная	0,355	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 10 до д. 19 по ул. Ручейная	0,275	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 35 до д. 25 (выезд до берега) по ул.	0,735	VV	переходный

		Русейная			
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 19 до д. 23 по ул. Ручейная	0,325	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 11 до д. 45 по ул. Школьная	0,525	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 40 до д. 43 по ул. Школьная	0,925	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 9 по ул. Школьная до д. 72 по ул. Лесная + выезд на дорогу республиканского значения	1,150	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 72 до д. 68 по ул. Лесная	0,350	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 40 до д. 58 (ФАП) по ул. Школьная	0,375	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 42 до д. 1 по ул. Набережная	0,590	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 3 до д. 30 по ул. Лесная	0,775	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4 до д. 5 по ул. Лесная	0,050		
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 10 до д. 7 по ул. Лесная	0,125	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 17 до д. 15 по ул. Лесная	0,120	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 25 до д. 22 по ул. Лесная	0,125	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 46 до д. 42 по ул. Лесная	0,150	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 41 до д. 56 по ул. Лесная	0,425	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 6 до д. 29 по ул. Полевая	0,525	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 26 до д. 29 по ул. Полевая	0,125	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 5 до д. 1 по ул. Полевая	0,100	VV	переходный
		<b>Всего по деревне Вертеп</b>	<b>11,425</b>		

		<b>Всего по СП «Краснобор»</b>	<b>35,318</b>		

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие дренажных канав, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно – уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Краснобор», обеспеченность парковками**

##### **(парковочными местами)**

Уровень автомобилизации по данным похозяйственного учета на начало 2018 года составляет 270 (легковые) и 41 (грузовые) единиц транспорта на 1979 человек. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках, автомобилей предприятий – на территории предприятий. Необходимость в парковочных местах низкая.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Краснобор»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	258	270
2	грузовые	40	41
3	Школьный автобус	2	2

## Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	1974	1979
2	Количество автомобилей у населения, ед.	257	269
3	Уровень автомобилизации населения, ед. на 1000 чел.	130 ед.	136
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	Рост 3%	рост 4%

*Уровень автомобилизации в сельском поселении «Краснобор» невысокая. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, но молодые семьи застраивают новые кварталы, здесь можно ожидать рост автотранспорта.*

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Протяженность автобусных маршрутов Ижма – Краснобор – Вертеп 62 км

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя

пассажирский транспорт (автобусы), осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа.

Маршруты пассажирского транспорта Ижма – Краснобор – Вертеп осуществляются ежедневно на проходящих рейсах Ижма - Щельяюр- Краснобор – Усть-Ижма и в обратных направлениях с 7 часов до 17 часов. Автобусные маршруты оборудованы остановочными площадками и остановочными павильонами. Основные маршруты обеспечивают связь сельского поселения с районным центром и используется для передвижения между населенными пунктами.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение

календарного года. Это связано с тем, что на территории поселения в летний период проживают отдыхающие. Кроме того, существует увеличение входящих потоков в последние дни, будние недели и исходящих потоков – в выходные дни и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных

заведениях имеются два школьных автобуса .

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.

Интенсивность движения относительно ожидается средней.

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

Производственно – техническое обслуживание грузового и сельско – хозяйственного автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Краснобор».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	3	0	1
	По вине водителей	3	0	1
	По вине пешеходов	0	0	0
2.	Погибло всего, в том числе:	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в том числе	2	0	1
	Несовершеннолетних	0	0	0

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Краснобор» составляет порядка 269 ед. Предполагается невысокий рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Краснобор» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Краснобор»

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Краснобор»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения «Краснобор» транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями экономического развития поселения является сельское хозяйство на базе существующих сельхозпредприятий (КФХ).

По территории сельского поселения «Краснобор» проходит автомобильная дорога регионального значения «Ухта – Ираель – Ижма – Усть-Цильма».

Имеющаяся дорога обеспечивает транспортные связи населенными пунктами Ижемского района и с городами Республики Коми.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры

поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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



- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Краснобор».

### 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

В состав сельского поселения входят 5 населённых пунктов. Расстояние между населёнными пунктами приведена в таблице 6.

Таблица 8

Наименование населенного пункта	Расстояние, км
Бюргеншар - Диюр	2 км.
Диюр - Краснобор	4 км.
Краснобор - Пустыня	2 км.
Пустыня - Вертеп	2 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	1975
2019	1975
2020	1975
2025	1975
2027	1975

В последние годы в поселении наблюдается выравнивание численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Предприятия, оказывающие услуги пассажироперевозок и автотранспортные услуги населению, должны провести анализ пассажиропотока.

На основании полученных результатов может быть скорректирована маршрутная схема, расписание движения общественного автотранспорта – автобусов, организация удлиненных и укороченных маршрутов. Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации:

Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

#### Развитие экономической базы

При анализе показателей социально-экономического и градостроительного развития для последующей оценки транспортного спроса следует отметить следующее:

вероятностный сценарий развития поселения предусматривает развитие

приоритетных для поселения секторов экономики: сельского хозяйства, рекреационной отрасли, коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Основой развития является сохранение и развитие сельско – хозяйственных предприятий на территории поселения.

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

Социально – экономическое развитие сельского поселения расценивается, как перспективное для частных инвестиций в сельско - хозяйственное производство.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

## 2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения. Пассажирские перевозки могут увеличиться при развитии рекреационного бизнеса, грузоперевозки – при развитии предприятий, увеличении потребления продукции потребителями.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

Исходя из существующих показателей обеспечения автотранспортом, на территории поселения требуется 1 СТО.

## 2.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

В связи с увеличением территории под строительство индивидуального жилья увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. Необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- Увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;

- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;



Количество автомобилей у населения, ед.	269	279	280	290	300	310	320
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

1 вариант (консервативный сценарий) - направлен на преодоление в основном сложившихся "узких мест" в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций. Низкий уровень инвестиций в прогнозный период не позволит осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса.

2 вариант (инновационный сценарий) - характеризуется интенсивным развитием транспортной системы и преодолением основных "узких мест" к ..... году в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов. Увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий станут мощным стимулом дальнейшего экономического и социального развития городского округа. Реализуя данный сценарий будет обеспечено сбалансированное развитие транспортной системы городского округа и удовлетворен возрастающий спрос на транспортные услуги.

3 вариант (реалистичный) - характеризуется развитием на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности к центрам тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков автомобильных дорог, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В рамках реализации данной программы предполагается принять третий вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 11

**Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.**

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Численность населения поселения	чел.	1975	1975	1975	1975	1975	1975
Количество автомобилей у населения	ед.	269	279	280	285	290	300
Уровень автомобилизации у населения	ед./1000 чел.	136	141	142	144	147	152
Кол-во ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	0	1	0	0	1	1
Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте, реконструкции	%	80	80	80	80	80	80
Прирост протяжённости автомобильных дорог местного значения	км	0	0	0	0	0	0
Общая протяжённость автомобильных дорог местного значения	км	5,636	5,636	5,636	5,636	5,636	5,636
Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог	%	30	30	30	30	30	30
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	100	100	100	100	100	100
Протяжённость пешеходных дорожек	км	0	0	0	0	0	0
Количество автозаправочных станций	шт.	0	0	0	0	0	0

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

##### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения/городского округа необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

##### 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений/городских округов.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселения/городского округа. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, МО МР «Ижемский». Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 285,200 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12

(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий	Содержание улично – дорожной сети	285,200	256,000	14,600	14,600	0,000	0,000	0,000



программы, в том числе из средств								
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	285,200	256,000	14,600	14,600	0,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельское поселение «Краснобор»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	285,200	256,000	14,600	14,600	0,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	бюджета сельского поселения	285,200	256,000	14,600	14,600	0,000	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения/городского округа, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Краснобор» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Краснобор» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Краснобор».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельское поселение «Краснобор» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Краснобор» рекомендуется:

9. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

10. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.

Приложение № 6 к постановлению  
№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация МО сельского поселения «Кельчиюр»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Кельчиюр» (2018-2028  
гг.)**

## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>8</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Кельчиюр» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>8</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Кельчиюр» характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Кельчиюр» включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>9</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>12</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Кельчиюр» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>13</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Кельчиюр» обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>19</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>20</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>21</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>21</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>21</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>22</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр»	<b>22</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр»	<b>22</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>25</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Кельчиюр»	<b>25</b>

3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	<b>30</b>
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	<b>32</b>
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр»	<b>34</b>
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Кельчиюр»	<b>35</b>
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Кельчиюр»	<b>36</b>

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми</li> <li>- Генеральный план МО сельского поселения «Кельчиюр» и схема территориального планирования МО сельского поселения «Кельчиюр», утвержденный решением Совета сельского поселения «Кельчиюр» от 11.08.2014 № 3-21/1 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Кельчиюр».</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Кельчиюр», адрес: 169474 Республика Коми Ижемский район с. Кельчиюр ул. Центральная, д. 133
Цель и задачи программы	<p>Цель программы:</p> <p>Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Кельчиюр».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> </ul>

	<p>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</p>
Перечень целевых показателей программы	<p>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</p> <p>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</p> <p>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</p> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <p>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</p> <p>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0 км.</p> <p>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 0 ед.</p> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <p>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</p> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <p>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</p> <p>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</p> <p>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел.</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<p>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</p> <p>- содержание улично – дорожной сети.</p>
Этапы и сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
Объёмы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 1 292,396 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 1 292,396 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения;</li> <li>- снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Кельчиюр»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

## **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

### **1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Кельчиюр» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Муниципальное образование «Кельчиюр» наделено статусом сельское поселение, состоящее из пяти населенных пунктов, объединенных общей территорией, границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 05 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми». МО сельского поселения «Кельчиюр» расположено на севере центральной части Республики Коми. Общая площадь составляет 37598 га

МО сельского поселения «Кельчиюр» граничит со следующими муниципальными образованиями:

СП «Краснобор» - с востока

СП «Коровий ручей» – с запада

СП «Сизябск» - с юга

СП «Краснобор» - с севера

В состав МО сельского поселения «Кельчиюр» входят 5 населенных пунктов:

-село Кельчиюр

-деревня Большое Галово

-деревня Васильевка

-деревня Малое Галово

-деревня Усть-Ижма

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 1,64 км, из них: с твердым покрытием общего пользования –1,64 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 6 м. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 1000 автомобилей в сутки.

Отсутствие мостов (деревянные) на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Кельчиюр» и при наличии 11 водопропускных труб.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории сельского поселения «Кельчиюр» – нет.

На территории МО сельского поселения «Кельчиюр» проходит автомобильная дорога регионального значения «Ираель-Ижма-Усть-Цильма»

Административный центр МО сельского поселения «Кельчиюр» находится на расстоянии 617 км от г. Сыктывкара на север.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Кельчиюр» составляла 1762 человек. Основная часть населения проживает в с. Кельчиюр и д.Усть-Ижма .

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.



Таблица 1

## Численность населения МО сельского поселения «Кельчиюр» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	село Кельчиюр	498
2	деревня Усть-Ижма	619
3	деревня Малое Галово	318
4	деревня Большое Галово	312
5	деревня Васильевка	15

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

## Динамика численности МО сельского поселения «Кельчиюр»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп прироста за 2015-2016 гг., %
Общая численность населения, чел	1665	1726	1750	1762	1762	3,8%

*Численность населения прибавляется: рождаемость ежегодно превышает смертность. Молодежь остается на постоянное место жительства, активно застраивают новые кварталы.*

*В сельской местности хотя и не хватает рабочих мест, но большинство молодых людей поселения работают вахтовым методом.*

На территории МО сельского поселения «Кельчиюр» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности МО сельского поселения «Кельчиюр» относится:

### Сельское хозяйство

Изначально экономика поселения базировалась на сельском хозяйстве. Основное направление сельскохозяйственного производства – производство мясомолочной продукции. Сельхозпредприятия являлись градообразующими предприятиями для всех населенных пунктов поселения.

Но агропромышленный комплекс поселения, также как и района в целом, утратил свои позиции. В связи с банкротством сельхозпредприятий значительно ухудшилось социально-экономическое положение населенных пунктов поселения.

### МАЛОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

В поселении осуществляют деятельность 6 индивидуальных предпринимателей (ИП), которые занимаются розничной торговлей, производством хлебо-булочных изделий, заготовкой древесины.

## Здравоохранение

В системе здравоохранения функционируют 4 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- ФАП с.Кельчиюр(1 фельдшер, 1 обслуживающий персонал)
- ФАП д. Усть-Ижма (1 фельдшер, 1 обслуживающий персонал)
- ФАП д. Малое Галово (1 фельдшер, 1 обслуживающий персонал)
- ФАП д. Большое Галово (1 фельдшер, 1 обслуживающий персонал)

## Образование

В системе образования функционируют 4 образовательных учреждений, в том числе осуществляют деятельность тренер-преподаватель МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБДОУ «Детский сад №16» с. Кельчиюр	43
МБОУ «Кельчиюрская СОШ» им.А.Ф.Сметанина»	98
МБОУ «Усть-Ижемская ООШ»	школа - 65 садик - 64
МБОУ «Больше Галовская НОШ»	школа - 20 садик - 26

, в них преподавателей 64 обслуживающего персонала 63.

## Культура

В сфере культуры осуществляют деятельность 4 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая клубная система» и 2 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»:

Кельчиюрский сельский Дом Культуры
Усть- Ижемский сельский Дом Культуры
Малоголовский Дом Досуга
Большегаловский Дом Досуга

, где заняты 7 человек специалистов и 8 человек обслуживающего персонала.

#### Филиалы МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»

Филиал № 2 -библиотека в с.Кельчиюр
Филиал № 3 –библиотека в д. Усть-Ижма

#### Занятость населения

Уровень безработицы в целом растет по району на из года в год от 3,8%, до 3,1 % к экономически активному населению.

Каждый год в ЦЗН состоят на учете в пределах 60 безработных граждан поселения.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

В поселении очень большой уровень скрытой безработицы: работающих граждан трудоспособного возраста – 1057, из них работающие - 577 человек и неработающие –480человек.

#### Жилье

Индивидуальных жилых домов - 544, многоквартирных – 2. Это происходит за счет строительства новых индивидуальных жилых домов молодыми семьями.

*К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:*

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;
- 6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО сельского поселения «Кельчиюр» утверждены градостроительные документы:

7. Генеральный план МО сельского поселения «Кельчиюр» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Кельчиюр», утвержденный решением Совета сельского поселения «Кельчиюр» от 11.08.2014 № 3-21/1 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Кельчиюр»;

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной системы МО сельского поселения «Кельчиюр» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

Одной из основных проблем автодорожной сети сельского поселения является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Для приведения дорог в нормативное состояние требуется предварительная паспортизация и постановка их на кадастровый учет, оформление в собственность.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный и водный транспорт. Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей, так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

### **1.4. Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Кельчиюр» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Кельчиюр» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего (нескоростного) движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Кельчиюр»

Село Кельчиюр					
№	Идентификацион	Наименование автомобильной дороги	Протяжен	Кате-	Тип

п/п	ный номер		ность, км	гория	покрытия
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 40 по ул. Центральная	0,850	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 36 до д. 57 по ул. Центральная	0,500	MV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 51 по ул. Центральная до д. 61 по ул. Центральная	0,250	mV	переходный
4		Автомобильная дорога, проходящая от д. 76а по ул. Центральная до д. 81в по ул. Центральная	0,350	mV	переходный
5		Автомобильная дорога, проходящая от д. 72 до д. 74 по ул. Центральная	0,200	mV	переходный
6		Автомобильная дорога, проходящая ул. Центральная от д. 89 до д. по ул. Дорожная д.4	0,400	VV	переходный
7		Автомобильная дорога, проходящая от д. 91 по ул. Центральная до перекрестка автодороги «Ижма-Усть-Ижма»	0,150	mV	переходный
8		Автомобильная дорога, проходящая от д. 113 до д. 119 по ул. Центральная	0,350	mV	переходный
9		Автомобильная дорога, проходящая от д. 133 по ул. Центральная до д. 108 по ул. Ручейная	0,150	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 134 по ул. Центральная до д. 165 по ул. Центральная	0,450	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 158 по ул. Центральная до д. 140 по ул. Центральная	0,300	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 154 до д. 163 по ул. Центральная	0,200	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от ул. Центральная д. 160 до д. 23 по ул. Молодежная	0,500	mV	переходный
	Всего по с.Кельчиюр:	13 участков	4,650		
Деревня Большое Галово					
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 по ул. Центральная до д. 16 по ул. Центральная	0,550	CV	переходный

		Автомобильная дорога, проходящая от д. 3 по ул. Центральная до д. 5 по ул. Центральная	0,150	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4 до д. 7 по ул. Центральная	0,250	MV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 45 до д. 41 по ул.Центральная	0,250	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 39 по ул. Центральная до д. 37 по ул.Центральная	0,150	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 16 по ул. Центральная до д. 32 по ул.Центральная	0,250	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 35 по ул. Центральная до д. 34 по ул.Центральная	0,050	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 14 по ул. Центральная до д. 17 по ул.Центральная	0,250	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 27 по ул. Центральная до д. 30 по ул.Центральная	0,100	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 32 по ул. Центральная до д. 31 по ул.Центральная	0,050	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 119 по ул. Центральная до д. 110 по ул. Центральная	0,250	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 116 по ул. Центральная до д. 92 по ул. Центральная	0,150	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 71 до д. 82 по ул. Центральная	0,150	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 77а до д. 79 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 78 по ул. Центральная до д. 93 по ул. Центральная	0,400	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 97 до д. 106 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 103 до д. 101 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 54 по ул. Центральная до перекрестка автомобильной дороги подъезд д.Большое	0,550	VV	переходный

		Галово			
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 58 до пешеходного моста	0,150	VV	переходный
	Всего по д. Большое Галово:	19 участков	4,300		
Деревня Малое Галово:					
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 1 до д. 39 по ул. Центральная	0,450	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 36а до д. 38б по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 39 до д. 84 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 28 до д. 23 по ул. Центральная	0,170	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 9 до д. 18 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 55 до д. 59 по ул. Центральная	0,150	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 58 до д. 57 по ул. Центральная	0,400	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 104 до д. 94 по ул. Центральная	0,100	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 93а до д. 109 по ул. Центральная	0,350	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 93а до д.105 по ул. Центральная	0,100	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 105 до д.86 по ул. Центральная	0,100	VV	переходный
ь	Всего по д. Малое Галово:	11 участок	2,420		
Деревня Усть-Ижма					
1		Автомобильная дорога, проходящая от автобусной остановки до д. 6 по ул. Центральная	0,450	VV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 4	0,420	VV	переходный

		до д. 65 по ул. Центральная			
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 2 по ул. Новая до д. 9а по ул. Центральная	0,400	VV	переходный
4		Автомобильная дорога, проходящая от д. 5а до д. 48 по ул. Центральная	0,600	VV	переходный
5		Автомобильная дорога, проходящая от д. 36 до д. 38 по ул. Центральная	0,040	VV	переходный
6		Автомобильная дорога, проходящая от д. 26 до д. 43 по ул. Центральная	0,150	VV	переходный
7		Автомобильная дорога, проходящая от д. 58а до д. 54 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
8		Автомобильная дорога, проходящая от д. 82 до д. 88 по ул. Центральная	0,275	VV	переходный
9		Автомобильная дорога, проходящая от д. 105 до д. 144 по ул. Центральная	0,180	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 121 до д.142 по ул. Центральная	0,270	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 121 до д.159 по ул. Центральная	0,650	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 182 до д. 182а по ул. Центральная	0,055	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 174 до д. 193 по ул. Центральная	0,350	VV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 207 до д. 235 по ул. Центральная	0,800	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 196 до д. 206 по ул. Центральная	0,400	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 184 до д. 196 по ул. Центральная	0,350	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 217 до д. 222 по ул. Центральная	0,200	VV	переходный
		Автомобильная дорога, проходящая от д. 223 до д. 224а по ул. Центральная	0,150	VV	переходный
	Всего по д. Усть-Ижма:	18 участков	5,940		
Деревня Васильевка					
1		От д. 15 до д. 9 по ул. Центральная	0,100	VV	переходный
2		От д. 14 до д. 15 по ул. Центральная	0,110	VV	переходный
	Всего по д. Васильевка:	2 участка	0,210		



	Всего по сельскому поселению «Кельчиюр»	63 участка	17,310		

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно – уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Кельчиюр», обеспеченность парковками**

**(парковочными местами)**

Уровень автомобилизации по данным хозяйственного учета на начало 2018 года составляет 177 (легковые) и 29 (грузовые) единиц транспорта на 1762 человек. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках, автомобилей предприятий – на территории предприятий. Необходимость в парковочных местах низкая.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Кельчиюр»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	210	219
2	грузовые	20	28
3	Школьный автобус	3	3

## Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	1762	1762
2	Количество автомобилей у населения, ед.	210	219
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	119 ед.	124 ед. на 1000 чел
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	Рост 3%	рост 4%

*Уровень автомобилизации в сельском поселении «Кельчюр» невысокая. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, но молодые семьи застраивают новые кварталы, здесь можно ожидать рост автотранспорта.*

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Протяженность автобусных маршрутов Ижма – Усть-Ижма 74 км

Протяженность автомобильных дорог с автобусным сообщением 15 км.

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя пассажирский транспорт (автобусы), осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа.

Маршруты пассажирского транспорта Ижма – Усть-Ижма осуществляются ежедневно и в обратных направлениях с 7 часов до 20 часов. Автобусные маршруты оборудованы остановочными площадками, но не везде имеются остановочные павильоны. Основные маршруты обеспечивают связь сельского поселения с районным центром и используется для передвижения между населенными пунктами.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение календарного года. Это связано с тем, что на территории поселения в летний период проживают отдыхающие. Кроме того, существует увеличение входящих потоков в последние дни, будние недели и исходящих потоков – в выходные дни и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных заведениях, организован школьный автобус.

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.

Интенсивность движения относительно ожидается средней.

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

Предприятий, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Кельчиюр» нет.

Производственно – техническое обслуживание грузового и сельско – хозяйственного автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Кельчиюр».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	1	0	0
	По вине водителей	1	0	0
	По вине пешеходов	0	0	0
2.	Погибло всего, в том числе:	1	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в том числе	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Кельчиюр» составляет 219 ед. Предполагается невысокий рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Кельчиюр» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Кельчиюр»

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кельчиюр»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения Кельчиюр транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями экономического развития поселения является сельское хозяйство на базе существующих сельхозпредприятий (КФХ).

По территории сельского поселения «Кельчиюр» проходит автомобильная дорога регионального значения «».

Имеющаяся дорога обеспечивает транспортные связи населенными пунктами Ижемского района и с городами Республики Коми.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом

поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Кельчиюр».

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.**

В состав сельского поселения входят 5 населённых пунктов. Расстояние между населёнными пунктами приведено в таблице 6.

Наименование населенного пункта	Расстояние от с. Кельчиюр, км
Усть-Ижма-Кельчиюр	5 км.
Кельчиюр-Малое Галово	3 км.
Кельчиюр-Большое Галово	6 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	1762
2019	1750
2020	1745
2025	1740
2027	1735

В поселении наблюдается снижение численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Предприятия, оказывающие услуги пассажироперевозок и автотранспортные услуги населению, должны провести анализ пассажиропотока.

На основании полученных результатов может быть скорректирована маршрутная схема, расписание движения общественного автотранспорта – автобусов, организация удлиненных и укороченных маршрутов. Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации:

Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

#### Развитие экономической базы

При анализе показателей социально-экономического и градостроительного развития для последующей оценки транспортного спроса следует отметить следующее:

вероятностный сценарий развития поселения предусматривает развитие

приоритетных для поселения секторов экономики: сельского хозяйства, рекреационной отрасли, коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Основой развития является сохранение и развитие сельско – хозяйственных предприятий на территории поселения.

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

Социально – экономическое развитие сельского поселения расценивается, как перспективное для частных инвестиций в сельско - хозяйственное производство.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

## 2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения. Пассажирские перевозки могут увеличиться при развитии рекреационного бизнеса, грузоперевозки – при развитии предприятий, увеличении потребления продукции потребителями.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

Исходя из существующих показателей обеспечения автотранспортом, на территории поселения требуется 1 СТО.

## 2.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

В связи с увеличением территории под строительство индивидуального жилья увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. Необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;



- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;
  - Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения «Кельчиюр» в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

#### 2.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	219	225	230	235	240	245	250

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

1 вариант (консервативный сценарий) - направлен на преодоление в основном сложившихся "узких мест" в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций. Низкий уровень инвестиций в прогнозный период не позволит осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса.

2 вариант (инновационный сценарий) - характеризуется интенсивным развитием транспортной системы и преодолением основных "узких мест" к 2028 году в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов. Увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий станут мощным стимулом дальнейшего экономического и социального развития городского

округа. Реализуя данный сценарий будет обеспечено сбалансированное развитие транспортной системы городского округа и удовлетворен возрастающий спрос на транспортные услуги.

3 вариант (реалистичный) - характеризуется развитием на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности к центрам тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков автомобильных дорог, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В рамках реализации данной программы предполагается принять третий вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 11

**Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.**

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Численность населения поселения	чел.	1762	1750	1745	1743	1741	1740	1738	1736
Количество автомобилей у населения	ед.	219	225	230	235	240	245	250	255
Уровень автомобилизации у населения	ед./1 000 чел.	124	128	131	134	137	140	143	146
Кол-во ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	0	1	2	1	3	1	2	1
Индекс нового строительства	%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте, реконструкции	%	75%	70%	68%	65%	70%	72%	67%	60%
Прирост протяжённости автомобильных дорог местного значения	км	0	0	0	0	0	0	0	0
Общая протяжённость автомобильных дорог местного значения	км	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Общая протяжённость автомобильных дорог улично – дорожной сети	км	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2
Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог	%	100%	97%	95%	87%	80%	78%	73%	70%

Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Протяжённость пешеходных дорожек	км	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество автозаправочных станций	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

##### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения/городского округа необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов

поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений/городских округов.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселения/городского округа. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, МО МР «Ижемский». Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 1 292,396 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12  
(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	Содержание улично – дорожной сети	1 292,396	869,096	290,800	132,500	0,000	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	1 292,396	869,096	290,800	132,500	0,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельское поселение «Кельчиюр»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	1 292,396	869,096	290,800	132,500	0,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	местного бюджета сельского поселения	1 292,396	869,096	290,800	132,500	0,000	0,000	0,000

#### 6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения/городского округа, в целях проверки

соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Кельчиюр» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Кельчиюр» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Кельчиюр».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МОСП «Кельчиюр» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Кельчиюр» рекомендуется:

11. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

12. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.

Приложение № 7 к постановлению  
№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация МО сельского поселения «Щельяюр»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО сельского поселения «Щельяюр» (2018-2028  
гг.)**



## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>8</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Щельяюр» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>8</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Щельяюр», характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Щельяюр», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>8</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>10</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Щельяюр», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>11</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Щельяюр», обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>12</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>13</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>13</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>13</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>14</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>14</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр»	<b>15</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр»	<b>15</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>18</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения «Щельяюр»	<b>18</b>

3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	21
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	23
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр»	26
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Щельяюр»	27
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Щельяюр»	27

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры** **МО сельского**  
**поселения «Щельяюр» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Правила землепользования и застройки МО СП «Щельяюр», утверждены решением совета с.п. «Щельяюр» №3-32/1 от 05.08.2014..;</li> <li>- Генеральный план МО СП «Щельяюр», утвержден решением совета с.п. «Щельяюр» №3-32/1 от 05.08.2014.</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Щельяюр», адрес: Республика Коми, Ижемский район, пст. Щельяюр, ул. Заводская, д. 10.
Цель и задачи программы	<p>Цель программы:  Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Щельяюр».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей	- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;

<p>программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, км.</li> <li>- количество паспортизованных участков дорог общего пользования местного значения, ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта %,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.</li> </ul>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
<p>Этапы и сроки реализации программы</p>	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.  Этап 1: 2018 – 2020 гг.;  Этап 2: 2021 – 2023 гг.;  Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
<p>Объёмы и источники финансирования программы</p>	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 176,300 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p>

	<p>бюджет МОМР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 176,300 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения/городского округа;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Щельяюр»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1. Анализ положения МО сельского поселения «Щельяюр» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Сельское поселение «Щельяюр» охватывает территорию 164965 га, располагается в центральной части муниципального района «Ижемский». Наиболее протяженные его границы: на севере – с сельскими поселениями «Нашабож» и «Брыкаланск», на юге – с сельским поселением «Ижма», на западе – СП «Краснобор» и СП «Сизябск», на востоке – Печорским районом Республики Коми (СП «Березовка» и СП «Каджером»).

В состав сельского поселения «Щельяюр» входит населенный пункт – поселок сельского типа Щельяюр.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 3,62 км, из них: с твердым покрытием общего пользования – 2,32 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 6 м. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 2000 автомобилей в сутки.

Количество мостов на автомобильных дорогах МО сельского поселения «Щельяюр» – 0.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории МО сельского поселения «Щельяюр» – 0.

На территории МО сельского поселения «Щельяюр» не проходит автомобильных дорог федерального значения, автомобильных дорог регионального значения.

Административный центр МО сельского поселения «Щельяюр» находится на расстоянии 619 км от г. Сыктывкара.

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

По состоянию на 01.01.2017 года численность населения МО сельского поселения «Щельяюр» составляла 3220 тыс. человек. Основная часть населения проживает в Щельяюре.

Численность населения в разрезе городских поселений, поселков городского типа, сельских поселений представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО СП «Щельяюр» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
	Щельяюр	3220

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО СП «Щельяюр»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	Темп прироста/убыли за 2015-2016 гг., %
Общая численность населения, чел	3320	3320	3320	3320	0

На территории сельского поселения «Щельяюр» не наблюдается прироста и убыли по численности населения.

На территории МО сельского поселения «Щельяюр» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности МО СП «Щельяюр» относится торговля продовольственными и не продовольственными товарами частными предпринимателями.

Производство

- Асфальтобетонный завод в п. Щельяюр.

Сельское хозяйство

- Частные подворья.

Здравоохранение

- Больница, поликлиника

Образование

МБОУ «Щельяюрская СОШ» здание № 1	
МБОУ «Щельяюрская СОШ» здание № 2	
МБДОУ «Детский сад № 1» с. Щельяюр здание № 1	
МБДОУ «Детский сад № 1» с. Щельяюр здание № 2	
ФИЛИАЛ МО УДОД «Ижемская детская музыкальная школа»	

*К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:*

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;

4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;

5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;

б) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО СП «Щельяюр» утверждены градостроительные документы:

8. Генеральный план МО СП «Щельяюр», утвержден решением совета с.п. «Щельяюр» №3-32/1 от 05.08.2014;

9. Правила землепользования и застройки МО СП «Щельяюр», утверждены решением совета с.п. «Щельяюр» №3-32/1 от 05.08.2014.

Оценка транспортного спроса (*расписать*)

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы**

#### **транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной системы МО СП «Щельяюр» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей в СП «Щельяюр». Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры МО СП «Щельяюр» являются:

3) Автомобильные дороги и автотранспорт

4) Водный транспорт

Транспортная доступность:

Улично-дорожная сеть и внутри поселковый транспорт.

### **1.4. Характеристика сети дорог МО СП «Щельяюр», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО СП «Щельяюр» состоит, в основном, из улично-дорожной сети, двух автомобильных дорог общего пользования местного значения 4,5 категории и одной дороги регионального значения предназначенных для автомобильного движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

## Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Щельяюр»

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	Протяженность автомобильных дорог, м	Техническая характеристика	Категория автомобильных дорог	Идентификационный номер
1	Улично-дорожная сеть сельского поселения «Щельяюр»	42 700	переходный тип покрытия	Д, Е	-
2	По пст. Щельяюр	2 320	усовершенствованный	IV	87 204 ОП МР-010
3	Подъездная дорога к территории «Нефтебазы»	1 300	переходный	V	87 204 ОП МР-011
4	Подъезд к пст Щельяюр от автомобильной дороги Израель - Ижма - Усть-Цильма	6 000	усовершенствованный	IV	87 ОП РЗ 87К - 164

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют переходный тип покрытия.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Большая часть автомобильных дорог требуют ямочного и капитального ремонта.

При содержании улично-дорожной сети встречаются трудности, так как рельеф на территории сельского поселения холмистый. Возникают проблемы по причине невозможности проезда техники на тот или иной участок. Но, не смотря на эти факторы, улично-дорожная сеть регулярно очищается от снега в зимний период и производится планировка проезжей части в летний период.

По содержанию автомобильных дорог регионального и местного значения на территории сельского поселения «Щельяюр» трудностей не возникает, благодаря равнинной местности и усовершенствованному типу покрытия автомобильных дорог.

#### 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Щельяюр», обеспеченность парковками

(парковочными местами)



Автомобильный парк МО сельского поселения «Щельяюр» преимущественно состоит из легковых автомобилей.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Щельяюр»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2016 г.	По состоянию на 01.01.2017 г.
1	Легковые	350	350

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2016 г.	По состоянию на 01.01.2017 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	3320	3320
2	Количество автомобилей у населения, ед.	350	350
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	90	90
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	0	0

Парковка автомобильного транспорта осуществляется, в большем количестве, на территории частных подворий. Потребность в парковочных местах низкая.

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Протяженность автобусных маршрутов по территории сельского поселения «Щельяюр» 8,32 км.

Протяженность автомобильных дорог с автобусным сообщением на территории сельского поселения «Щельяюр» 8,32 км.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение календарного года. Это связано с тем, что на территории поселения в летний период проживают отдыхающие. Кроме того, существует увеличение входящих потоков в последние дни, будние недели и исходящих потоков – в выходные дни и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных заведениях, организован школьный автобус.

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Уровень благоустройства улично-дорожной сети удовлетворительный. Необходимо обустройство дополнительных пешеходных переходов и освещения.

Отсутствие специализированных дорожек для велосипедного передвижения.

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

Основные предприятия, осуществляющие грузовые перевозки на территории МО СП «Щельяюр»: ПО «Изьва», ООО «Северстрой», ООО «Ижмаагротранс».

Основные предприятия, осуществляющие выполнение коммунальных и дорожных работ на территории МО СП «Щельяюр»: ИП Мяндина К.Н., АО «КТК», ООО «Северстрой», ООО «Реал-С».

Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб осуществляется своевременно.

### 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Щельяюр».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

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

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	13	5	4
	По вине водителей	13	5	4
	По вине пешеходов	0	0	0

2.	Погибло всего, в том числе:	0	1	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в том числе	3	1	0
	Несовершеннолетних	1	0	0

С каждым годом количество аварий уменьшается, благодаря соблюдению правил безопасности дорожного движения, как водителей, так и пешеходов.

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Щельяюр» составляет 350 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Основные 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.

Снижение двигательной активности. Наблюдается тенденция к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Щельяюр» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Щельяюр».

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Щельяюр»**

МО сельского поселения «Щельяюр» имеет прибрежное транспортно-географическое расположение. По территории проходит автомобильная дорога регионального значения «Подъезд к пст Щельяюр от автомобильной дороги Израель - Ижма - Усть-Цильма».

Имеющаяся сеть автомобильных дорог обеспечивает транспортные связи с городами и населенными пунктами Ижемского района и Республики Коми.

Улично-дорожная сеть по сельскому поселению требует работ по планировке проезжей части на участках гравийных дорог.

На территорию сельского поселения «Щельяюр» возможна круглогодичная транспортная доступность легковых и грузовых автомобилей.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО СП «Щельяюр», утвержден решением совета с.п. «Щельяюр» №3-32/1 от 05.08.2014..

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ/ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения.

В состав сельского поселения «Щельяюр» входит 1 населённый пункт.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	3221
2019	3222
2020	3230

### Развитие экономической базы

Приоритетные виды экономической деятельности на территории поселения связаны с:

- Большим преобладанием сельского хозяйства
- Быстрым развитием транспортной и социальной инфраструктуры.

2.2. Прогноз транспортного спроса сельского поселения, объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения округа.

Учитывая сдержанные темпы роста демографической ситуации можно сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объёмов и характера передвижения населения на территории сельского поселения округа не планируется.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Транспортное обслуживание населённых пунктов сельского поселения ориентировано на маршрутную сеть пригородных автобусов.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, места для парковки, имеется одна автозаправочная станция.

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

Исходя из существующих показателей обеспечения автотранспортом, на территории поселения требуется 1 СТО.

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

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно, повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

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

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Количество автомобилей у населения, ед.	300	310	320	330	340	350	360	370
Количество аварий, ед.	5	3	1	0	0	0	0	0
Количество аварий с участием пешеходов, ед.	3	2	1	0	0	0	0	0

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения/городского округа. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения/городского округа. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного





Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяжённости автомобильных дорог	%	30	30	30	30	30	30	30	30
Общая протяжённость улично-дорожной сети сельского поселения	км	42,7	42,7	42,7	42,7	42,7	42,7	42,7	42,7
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	100	100	100	100	100	100	100	100
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	1	1	1	1	1	1	1	1

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Воздушные перевозки на территории сельского поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории сельского поселения пользуется спросом благодаря прибрежному расположению сельского поселения к реке Печора. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта увеличивать планируется. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории сельского поселения округа имеются.

##### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов сельского поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

#### 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельских поселений.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

#### 4.8. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

**5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней - регионального, муниципального. Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения/городского округа на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 176,300 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12

(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	Содержание улично – дорожной сети	176,300	156,300	10,000	10,000	0,000	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	176,300	156,300	10,000	10,000	0,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельского поселения «Щельяюр»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	176,300	156,300	10,000	10,000	0,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							

	республиканского бюджета							
	местного бюджета сельского поселения	176,300	156,300	10,000	10,000	0,000	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения/городского округа, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Щельяюр» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Щельяюр» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Щельяюр».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ/ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельского поселения «Щельяюр» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Щельяюр» рекомендуется:

13. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном

электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

14. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

— предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;

— выдача градостроительного плана земельного участка;

— выдача разрешения на строительство;

— выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;

— организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;

— организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;

— организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде;

— и др.

Приложение № 8 к постановлению  
№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация муниципального образования  
сельского поселения «Няшабож»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ муниципального образования сельского  
поселения «Няшабож»  
(2018-2028 гг.)**

## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>7</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования сельского поселения «Няшабож» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>7</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика муниципального образования сельского поселения «Няшабож» характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож» включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>8</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>11</b>
1.4.	Характеристика сети дорог муниципального образования сельского поселения «Няшабож» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>11</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципального образования сельского поселения «Няшабож» обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>13</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>14</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>14</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>14</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>14</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>15</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож»	<b>15</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож»	<b>15</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>18</b>



2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож»	18
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	21
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	23
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож»	25
6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож»	26
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож»	26

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры** **муниципального**  
**образования сельского поселения «Няшабож»**  
**(2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми</li> <li>- Генеральный план муниципального образования сельского поселения «Няшабож» и схема территориального планирования муниципального образования сельского поселения «Няшабож», утвержденный решением Совета сельского поселения «Няшабож» от 08.08.2014 № 3-16/1 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Няшабож».</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация муниципального образования сельского поселения «Няшабож», адрес: 169476, Республика Коми Ижемский район с. Няшабож, ул. Центральная, д. 217 А
Цель и задачи программы	Цель программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож».

	<p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
<p>Перечень целевых показателей программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0 км.</li> <li>- количество паспортизованных участков дорог общего пользования местного значения, 0 ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел.</li> </ul>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
<p>Этапы и сроки реализации программы</p>	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
<p>Объемы и источники финансирования программы</p>	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 79,100 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 79,100 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

## **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

### **1.1. Анализ положения муниципального образования сельского поселения «Няшабож» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Муниципальное образование «Няшабож» наделено статусом сельское поселение, состоящее из двух населенных пунктов, объединенных общей территорией, границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 05 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми». Муниципальное образование сельского поселения «Няшабож» расположено на севере центральной части Республики Коми. Общая площадь составляет **113** тыс. кв.м.

МО сельского поселения «Няшабож» граничит со следующими муниципальными образованиями:

СП «Брыкаланск» - с востока

СП «Краснобор» – с запада

СП «Щельяюр» - с юга

Усть-Цилемский район - с севера

В состав муниципального образования сельского поселения «Няшабож» входят 2 населенных пунктов:

-село Няшабож

-деревня Пиль-Егор.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 39,1 км, из них: с твердым покрытием общего пользования –0,0 км. Ширина проезжей части, в основном, составляет 6 м. Пропускная способность сети автомобильных дорог до 1000 автомобилей в сутки.

Количество мостов (деревянные) на автомобильных дорогах муниципального образования сельского поселения «Няшабож» – 3.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории сельского поселения «Няшабож» – 1.

На территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож» автомобильных дорог регионального значения нет.

Административный центр муниципального образования сельского поселения «Няшабож» находится на расстоянии 668 км от г. Сыктывкара на север.

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

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения муниципального образования сельского поселения «Няшабож» составляла 848 человек. Основная часть населения проживает в с. Няшабож.

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.

Численность населения муниципального образования сельского поселения «Няшабож» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	село Няшабож	724
2	Деревня Пиль-Егор	124

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности муниципального образования сельского поселения «Няшабож»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп убыли за 2015-2016 гг., %
Общая численность населения, чел	862	870	873	860	848	3,8%

*Численность населения уменьшается: смертность превышает рождаемость, молодежь остается на постоянное место жительства в городах, так как в сельской местности нет рабочих мест, нет досуга для молодежи, нет нормальных условий для детей в садах и школах. Школы и садики находятся в приспособленных зданиях. Но надо отметить, что молодые семьи, проживающие в сельском поселении, активно застраивают новые кварталы. Этому способствуют субсидии на строительство индивидуальных жилых домов для молодых семей и работников сельского хозяйства.*

На территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож» отсутствуют градообразующие предприятия.

К основным видам деятельности муниципального образования сельского поселения «Няшабож» относятся:

#### Сельское хозяйство

Изначально экономика поселения базировалась на сельском хозяйстве. Основное направление сельскохозяйственного производства – производство мясомолочной продукции. Сельхозпредприятия являлись градообразующими предприятиями для всех населенных пунктов поселения.

Но агропромышленный комплекс поселения, также как и района в целом, утратил свои позиции. В связи с банкротством сельхозпредприятий значительно ухудшилось социально-экономическое положение населенных пунктов поселения.

На 01.01.2018 агропромышленный комплекс поселения представляют:

1) 4 крестьянско-фермерских хозяйств (КФХ), в которых занимаются: перерабатывают молоко, лов и реализация рыбы, содержат в ЛПХ: коров, овец.

2) на предоставленных для ведения личного подсобного хозяйства 343 земельных участков (334-ПНВ, 7-аренда), (данные представлены по всем ЛПХ и КФХ).

#### МАЛОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

В поселении осуществляют деятельность 1 Потребительское общество (ПО), 5 индивидуальных предпринимателей (ИП).

Коллектив ПО состоит из 3 человек. ПО осуществляет производство хлебо-булочных изделий.

Виды деятельности ИП: 4 – торговля, в т.ч 2 – торговля продуктами питания, 2 – торговля промышленными товарами.

### **Здравоохранение**

В системе здравоохранения функционируют 2 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- ФАП с.Няшабож, (1 фельдшер, 0,5 ставки акушер, 0,5 ставки обслуживающий персонал)
- ФАП д. Пиль-Егор, ( 1 фельдшер, 0,5 ставки обслуживающий персонал).

### **Образование**

В системе образования функционируют 3 образовательных учреждений, в том числе осуществляют деятельность тренеры-преподаватели МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБОУ «Няшабожская средняя общеобразовательная школа»	123
--	-----

в них преподавателей 22 обслуживающего персонала 24.

### **Культура**

В сфере культуры осуществляют деятельность 2 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая клубная система» и 1 филиал МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»:

Няшабожский сельский Дом Культуры

Пиль-Егорский Дом Досуга

, где заняты 3 человека специалистов и 2 человека обслуживающего персонала.

Филиал МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»

Филиал № - библиотека в с.Няшабож

### **Занятость населения**

Уровень безработицы в целом растет по району из года в год от 3,8%, до 3,1 % к экономически активному населению.

Каждый год в ЦЗН состоят на учете в пределах 12 безработных граждан поселения.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

В поселении очень большой уровень скрытой безработицы: работающих граждан трудоспособного возраста – 413, из них работающие - 121 человек и неработающие – 292 человека.

### **Жилье**

В поселении достаточно высокий уровень жилищной обеспеченности, на одного жителя приходится 21,58 кв.м. жилых помещений.

Индивидуальных жилых домов - 343, многоквартирных – 0. Это происходит за счет строительства новых индивидуальных жилых домов молодыми семьями.

*К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:*

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;
- 6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории муниципального образования сельского поселения «Няшабож» утверждены градостроительные документы:

10. Генеральный план муниципального образования сельского поселения «Няшабож» и Правила землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Няшабож» утвержден решением Совета сельского поселения «Няшабож» от 08.08.2014 № 3-16/1 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Няшабож»;

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы**

#### **транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной системы Няшабож является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

Одной из основных проблем автодорожной сети сельского поселения является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Для приведения дорог в нормативное состояние требуется предварительная паспортизация и постановка их на кадастровый учет, оформление в собственность.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный и водный транспорт. Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей, так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

#### 1.4. Характеристика сети дорог муниципального образования сельского поселения «Няшабож» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Дорожно-транспортная сеть муниципального образования сельского поселения «Няшабож» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего (нескоростного) движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог муниципального образования  
сельского поселения «Няшабож»

Село Няшабож					
№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Тип покрытия
1		Автомобильная дорога, проходящая от д. 18 до д. 174 по ул. Центральная	1,5	MV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 216 до д. 258 по ул. Центральная	0,6	MV	переходный
3		Автомобильная дорога, проходящая от д. 272 по ул. Центральная до д. 255 по ул. Центральная	0,3	mV	переходный
4		Автомобильная дорога, проходящая от д. 298 по ул. Центральная до д. 320 по ул. Центральная	0,6	mV	переходный
5		Автомобильная дорога, проходящая от д. 175 до д. 200 по ул. Центральная	0,5	mV	переходный
6		Автомобильная дорога, проходящая от д. 150 до д. 137 по ул. Центральная	0,4	V	переходный
7		Автомобильная дорога, проходящая от д. 211 по ул. Центральная до д. 205 по ул.	0,7	mV	переходный



		Центральная			
8		Автомобильная дорога, проходящая от д. 210 до д. 336 по ул.Центральная	0,7	mV	переходный
9		Автомобильная дорога, проходящая от д. 58 по ул. Центральная до д. 37 по ул. Ручейная	0,4	mV	переходный
1		Автомобильная дорога, проходящая от д.56 до д. 42 по ул. Центральная	0,7	mV	переходный
	Всего пос.Няшабож:	11 участков	5,7		
<b>Деревня Пиль-Егор</b>					
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 8 до д. 24 по ул. Центральная	0,5	CV	переходный
2		Автомобильная дорога, проходящая от д. 26 по ул. Центральная до д. 63 по ул. Центральная	0,5	MV	переходный
	Всего по д. Пиль-Егор:	2 участка	1,0		

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно – уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципального образования сельского поселения «Няшабож»**

##### **обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Уровень автомобилизации по данным похозяйственного учета на начало 2018 года составляет 21 (легковые) транспорт на 848 человек. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках, автомобилей предприятий – на территории предприятий. Необходимость в парковочных местах низкая.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств муниципального образования  
сельского поселения «Няшабож»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	18	21

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	844	848
2	Количество автомобилей у населения, ед.	18	21
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	1 ед.	1 ед. на 1000 чел
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	Рост 3%	рост 3%

*Уровень автомобилизации в сельском поселении «Няшабож» невысокая. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, но молодые семьи застраивают новые кварталы, здесь можно ожидать рост автотранспорта.*

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Протяженность зимника маршрут Ижма – Няшабож 121 км.

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя пассажирский транспорт (автобусы), осуществляющий перевозки пассажиров и багажа в зимний период (январь- март).

В летний период обслуживают водным транспортом (теплоходы, лодки, катера).

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.

Интенсивность движения относительно ожидается средней.

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

Предприятий, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Няшабож» нет.

Производственно – техническое обслуживание грузового и сельско – хозяйственного автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития муниципального образования сельского поселения «Няшабож».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 7

#### Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	-	-	-
	По вине водителей	-	-	-
	По вине пешеходов	-	-	-
2.	Погибло всего, в том числе:	-	-	-
	Несовершеннолетних	-	-	-
3	Ранено всего, в том числе	-	-	-
	Несовершеннолетних	-	-	-

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

Количество автомобильного транспорта в муниципального образования сельского поселения «Няшабож» составляет 21 ед. Предполагается невысокий рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования сельского поселения «Няшабож» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Няшабож»

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования**

#### **сельского поселения «Няшабож»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения «Няшабож» транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями экономического развития поселения является сельское хозяйство на базе существующих сельхозпредприятий (КФХ).

### **1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельского поселения «Няшабож»**

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры

поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Няшабож».

### 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

В состав сельского поселения входят 2 населённых пункта. Расстояние между населёнными пунктами приведена в таблице 6.

Таблица 8

Наименование населенного пункта	Расстояние от с. Няшабож, км
Няшабож – Пиль-Егор	14 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	848
2019	845

2020	840
2025	835
2027	830

В поселении наблюдается снижение численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Предприятия, оказывающие услуги пассажироперевозок и автотранспортные услуги населению, должны провести анализ пассажиропотока.

На основании полученных результатов может быть скорректирована маршрутная схема, расписание движения общественного автотранспорта – автобусов, организация удлинённых и укороченных маршрутов. Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации:

Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объёмы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

#### Развитие экономической базы

При анализе показателей социально-экономического и градостроительного развития для последующей оценки транспортного спроса следует отметить следующее:

вероятностный сценарий развития поселения предусматривает развитие

приоритетных для поселения секторов экономики: сельского хозяйства, рекреационной отрасли, коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Основой развития является сохранение и развитие сельско – хозяйственных

предприятий на территории поселения.

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

Социально – экономическое развитие сельского поселения расценивается, как перспективное для частных инвестиций в сельско - хозяйственное производство.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

## 2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения. Пассажирские перевозки могут

увеличиться при развитии рекреационного бизнеса, грузоперевозки – при развитии предприятий, увеличении потребления продукции потребителями.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п11.27], на 200 автомобилей – 1 СТО [п11.26].

### 2.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

В связи с увеличением территории под строительство индивидуального жилья увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. Необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения «Няшабож» в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

### 2.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей,



коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	21	22	23	25	30	35	40

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### **3. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

1 вариант (консервативный сценарий) - направлен на преодоление в основном сложившихся "узких мест" в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций. Низкий уровень инвестиций в прогнозный период не позволит осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса.

2 вариант (инновационный сценарий) - характеризуется интенсивным развитием транспортной системы и преодолением основных "узких мест" к ..... году в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов. Увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий станут мощным стимулом дальнейшего экономического и социального развития городского округа. Реализуя данный сценарий будет обеспечено сбалансированное развитие транспортной системы городского округа и удовлетворен возрастающий спрос на транспортные услуги.

3 вариант (реалистичный) - характеризуется развитием на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности к центрам тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков автомобильных дорог, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В рамках реализации данной программы предполагается принять третий вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 11

#### **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.**

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Численность населения поселения	чел.	848	845	840	837	838	836	835
Количество автомобилей у населения	ед.	21	22	23	25	30	35	40

Уровень автомобилизации у населения	ед./100 0 чел.	21	22	23	25	30	35	40
Кол-во ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	-	-	-	-	-	-	-
Индекс нового строительства	%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте, реконструкции	%	75%	70%	65%	70%	75%	70%	65%
Прирост протяжённости автомобильных дорог местного значения	км	-	-	-	-	-	-	-
Общая протяжённость автомобильных дорог местного значения	км	39,1	39,1	39,1	39,1	39,1	39,1	39,1
Общая протяжённость автомобильных дорог улично – дорожной сети	км	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования	%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	-	-	-	-	-	-	-

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

##### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения/городского округа необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

#### 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений/городских округов.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселения/городского округа. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

**5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, МО МР «Ижемский». Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 79,100 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12

(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в том числе из средств	Содержание улично – дорожной сети	79,100	57,100	0,000	22,000	0,000	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	79,100	57,100	0,000	22,000	0,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта муниципального образования сельского поселения «Няшабож»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	79,100	57,100	0,000	22,000	0,000	0,000	0,000

	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	местного бюджета сельского поселения	79,100	57,100	0,000	22,000	0,000	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения/городского округа, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией муниципального образования сельского поселения «Няшабож» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ муниципального образования сельского поселения «Няшабож» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации муниципального образования сельского поселения «Няшабож».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО СП «Няшабож» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в муниципального образования сельского поселения «Няшабож» рекомендуется:

15. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации

базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

16. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.

Приложение № 9 к постановлению  
№ 907 от 10 декабря 2018 года.

**Администрация муниципального образования  
сельского поселения «Брыкаланск»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
«БРЫКАЛАНСК» (2018-2028 гг.)**



## Содержание

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск» (2018-2027 гг.)	<b>4</b>
<b>1</b>	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>7</b>
1.1	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО сельского поселения «Брыкаланск» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>7</b>
1.2	Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Брыкаланск» характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Брыкаланск» включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>7</b>
1.3	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>9</b>
1.4	Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Брыкаланск» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>9</b>
1.5	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автотранспортной культуры в МО сельского поселения «Брыкаланск» обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>10</b>
1.6	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>11</b>
1.7	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>11</b>
1.8	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>11</b>
1.9	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>11</b>
1.10	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>12</b>
1.11	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск»	<b>12</b>
1.12	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск»	<b>12</b>
1.13	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>14</b>
<b>2</b>	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО сельского поселения	<b>14</b>

	«Брыкаланск»	
3	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	17
4	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	18
5	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск»	19
6	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Брыкаланск»	20
7	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО сельского поселения «Брыкаланск»	21

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**МО сельского поселения «Брыкаланск» (2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск» (2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми;</li> <li>11. - Генеральный план МО сельского поселения «Брыкаланск» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Брыкаланск» утвержденный решением Совета МР «Ижемский» от 22.11.2016 № 5-15/10 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки сельского поселения «Брыкаланск».</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО сельского поселения «Брыкаланск», адрес: 169477 Республика Коми, Ижемский район с. Брыкаланск, ул. Административная, д. 17
Цель и задачи программы	<p>Цель программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск» с целью повышения комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО сельского поселения «Брыкаланск».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных</li> </ul>

	<p>предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 0%</li> <li>- количество километров автомобильных дорог общего пользования местного значения, введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции, 0 км.</li> <li>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 2 ед.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта 0%,</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, 0 ед,</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, 0 чел.</li> </ul>
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети;</li> <li>- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения.</li> </ul>
Этапы и сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
Объёмы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 848,37820 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 813,16442 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 813,16442 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 8,21378 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 8,21378 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет сельского поселения – 27,000 тыс. руб.</p> <p>Средства бюджетов на 2019-2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения;</li> <li>- снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО сельского поселения «Брыкаланск»;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения МО сельского поселения «Брыкаланск» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Полное официальное наименование – муниципальное образование сельского поселения «Брыкаланск», краткое наименование – сельское поселение «Брыкаланск» (далее – муниципальное образование, сельское поселение).

Сельское поселение «Брыкаланск» охватывает территорию 139186 га, из них 5537 га – земли сельскохозяйственного назначения, 216 га – земли населенных пунктов, остальное – земли промышленности и государственного лесного фонда, располагается в северной части муниципального района «Ижемский». С севера граничит с территорией МО СП «Кипиево», на востоке – МО ГО «Усинск» и МО СП «Березовка» (МР «Печора»), на юге – МО СП «Щельяюр», на западе – МО СП «Няшабож».

В состав сельского поселения «Брыкаланск» входят 2 населенных пункта: с. Брыкаланск и д. Чика.

Транспортная сеть: по территории поселения проходят автомобильные дороги общего пользования местного значения (общая протяженность 4,9 км). Дороги с твердым покрытием отсутствуют. Поселение с другими населенными пунктами связывает: в зимний период зимник Кипиево - Брыкаланск (27 км), Брыкаланск – Ижма (протяженностью 152 км), в летний период – водное сообщение до п. Щельяюр (52 км), в период распутицы – воздушное сообщение вертолетом до с. Ижма.

## 1.2 Социально-экономическая характеристика МО сельского поселения «Брыкаланск» характеристика градостроительной деятельности на территории МО сельского поселения «Брыкаланск», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО сельского поселения «Брыкаланск» составляла 1062 человека. Основная часть населения проживает в селе Брыкаланск.

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО сельского поселения «Брыкаланск» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	с. Брыкаланск	689
2	д. Чика	373

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО сельского поселения «Брыкаланск»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп убыли за 2016-2017 гг., %
Общая численность зарег. населения, чел.	1080	1072	1069	1059	1062	1,0%

Численность населения колеблется незначительно: за 2016-2017 годы рождаемость превышает смертность. Фактически численность проживающих на территории СП «Брыкаланск» меньше (чуть более 800 человек), молодежь остается на жительство в городах, так как в сельской местности нет рабочих мест. На территории МО сельского поселения «Брыкаланск» отсутствуют градообразующие предприятия. К основным видам деятельности МО сельского поселения «Брыкаланск» относится:

В системе здравоохранения функционируют 2 структурных подразделения ГБУЗ РК «Ижемская центральная районная больница»:

- ФАП с. Брыкаланск (1 зубной врач, 1 фельдшер, 2 медсестры, 1 санитарка, 1 водитель) ;
- ФАП д. Чика (1 фельдшер, 1 санитарка).

### Образование

В системе образования функционируют 1 образовательное учреждение, в том числе осуществляют деятельность тренеры-преподаватели МБОУ ДО «Ижемская детско-юношеская спортивная школа»:

МБОУ «Брыкаланская средняя общеобразовательная школа»	школа- 85 учащихся детский сад: с. Брыкаланск - 46 воспитанников д. Чика – 15 воспитанников
---	--

в них учителей и воспитателей -24 человека, обслуживающего персонала - 32 человека.

### Культура

В сфере культуры осуществляют деятельность 2 филиала МБУК «Ижемская межпоселенческая клубная система» и 1 филиал МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»:

- Брыкаланский дом культуры
- Чикийский дом культуры

где заняты 5 человек специалистов и 5 человека обслуживающего персонала.

Филиалы МБУК «Ижемская межпоселенческая библиотечная система»: в с. Брыкаланск и д. Чика - занят 1 библиотекарь и 1 человек обслуживающего персонала (0,5 ставки).

### Занятость населения

Уровень безработицы в целом растет по району из года в год от 3,8%, до 3,1 % к экономически активному населению.

Каждый год в ЦЗН состоят на учете от 20 до 55 безработных граждан поселения.

Безработные граждане привлекаются к работам по благоустройству с оплатой через Центр занятости.

Также в рамках организации и проведения временного трудоустройства несовершеннолетних граждан от 14 до 18 лет привлекаются к работам по благоустройству в летний период школьники.

В поселении большой уровень скрытой безработицы: работающих граждан трудоспособного возраста около 450 человек, из них постоянно заняты 192 человека, 20-30 человек периодически работают вахтовым методом.

В число граждан трудоспособного возраста входят прописанные в поселении, но фактически не проживающие по месту прописки (студенты, молодые семьи проживающие в городе и снимающие там жилье).

### Жилье

В поселении много ветхого жилого фонда, но официально не признанного таковым. Уровень жилищной обеспеченности, достаточный на одного жителя приходится 18,7 кв.м. жилых помещений.

Индивидуальных жилых домов - 332, домов блокированной застройки – 6.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:

- 1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных районов;
- 2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных районов;
- 3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;
- 4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- 5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;

б) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального района подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории МО сельского поселения «Брыкаланск» утверждены градостроительные документы:

12. Генеральный план МО сельского поселения «Брыкаланск» и Правила землепользования и застройки МО сельского поселения «Брыкаланск» утвержден решением Совета МР «Ижемский» от 22.11.2016 № 5-15/10 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки сельского поселения «Брыкаланск».

### 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной системы МО сельского поселения «Брыкаланск» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение не располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

3 автомобильные дороги («по с. Брыкаланск» – 2,73 км, «Брыкаланск – Чика» – 1,11 км, «по д. Чика» – 1,06 км) общего пользования местного значения имеют паспортизацию и поставлены на кадастровый учет.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный и водный транспорт.

Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей (в зимний период), так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

### 1.4 Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Брыкаланск» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Брыкаланск» состоит, в основном, из дорог V категории, предназначенных для одностороннего (нескоростного) движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МО сельского поселения «Брыкаланск»

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Тип покрытия
1	87 204 810 ОП МП -001	Автомобильная дорога «По с. Брыкаланск»	2,73	V	Переходный
2	87 204 810 ОП МП -002	Автомобильная дорога «По д. Чика» (2 участка)	1,06 (330 и 730 м)	V	Переходный
3		Автомобильная дорога Брыкаланск – Чика	1,1	V	Переходный
	Всего по сельскому поселению «Брыкаланск»	4 участка	4,89		

Кроме этого в поселении имеются участки дорожно-уличной сети протяженностью 9 км.

Дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно-уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

### 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Брыкаланск», обеспеченность парковками (парковочными местами)

Уровень автомобилизации по данным похозяйственного учета на начало 2018 года составляет 24 (легковые) и 1 (грузовые) единиц транспорта на 1062 человека. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках, автомобилей предприятий – на территории предприятий. Необходимость в парковочных местах низкая.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Брыкаланск»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили (население)	23	24
2	Грузовые (население)	0	1
3	Легковой автомобиль (администрация)	1	1
4	Школьный автобус	1	1

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	1059	1062
2	Количество автомобилей у населения, ед.	23	25
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	21 ед.	23 ед.
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	рост 0 %	рост 9,5 %

Уровень автомобилизации в сельском поселении «Брыкаланск» невысокий. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, следовательно, большого роста количества автотранспорта не ожидается.

### 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Автобусных маршрутов, для перевозки населения, соединяющих населенные пункты сельского поселения «Брыкаланск» - нет.

Для перевозки детей, обучающихся в школьных общеобразовательных учебных заведениях, организован школьный автобус, передвигающийся по маршруту Чика - Брыкаланск (2,6 км.).

Транспорт общего пользования на территории поселения включает в себя пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа в зимний период по маршруту Брыкаланск – Ижма.



Автобусные маршруты не оборудованы остановочными площадками, остановочных павильонов не имеется. Этот автобусный маршрут обеспечивает связь сельского поселения с районным центром.

### **1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.

Интенсивность движения ожидается средней.

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

Предприятий, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Брыкаланск» нет.

Производственно – техническое обслуживание грузового автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Брыкаланск».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 7

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в Брыкаланск числе:	0	-	0
	По вине водителей	0	0	0
	По вине пешеходов	0	0	0
2.	Погибло всего, в Брыкаланск числе:	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0
3	Ранено всего, в Брыкаланск числе	0	0	0
	Несовершеннолетних	0	0	0

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Брыкаланск» составляет 27 ед. Предполагается невысокий рост пассажирского и грузового транспорта.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Брыкаланск» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Брыкаланск».

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения Брыкаланск транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, отдаленным и труднодоступным месторасположением населенных пунктов, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Имеющаяся зимняя дорога Брыкаланск - Ижма, обеспечивает транспортные связи с населенными пунктами Ижемского района и с городами Республики Коми.

### **1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Брыкаланск»**

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления. В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в Брыкаланск числе в транспортной сфере. Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности. Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система

правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Брыкаланск».

### 1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможна при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

В состав сельского поселения входят 2 населённых пункта. Расстояние между населёнными пунктами приведено в таблице 8.

Таблица 8

Наименование населенного пункта	Расстояние от п. Брыкаланск, км
Брыкаланск - Чика	3 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 9

Год	Численность, чел.
2018	1062
2019	1059

2020	1056
2025	1060
2027	1060

В поселении предполагается сохранение численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации:

Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

#### Развитие экономической базы

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

### 2.1 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

Нормативы обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения автомобилей (гаражами и автостоянками) указаны в СП 42.13330.2011, согласно которому на 1200 автомобилей требуется 1 АЗС [п. 11.27], на 200 авто – 1 СТО [п. 11.26].

### 2.2 Прогноз развития дорожной сети поселения.

Необходимо разработать и реализовать мероприятия по реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;
- проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения «Брыкаланск» в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

## 2.3 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

## 2.4 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

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

Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в Брыкаланск числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 10

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	25	26	27	28	29	30	31

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

## 3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



автомобильных дорог									
Общая протяженность улично-дорожной сети сельского поселения	км	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	50	50	50	50	50	50	50	50
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автотойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов. Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя устройство деревянных тротуаров. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

4.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в Брыкаланск числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач

Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, МО МР «Ижемский». Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 848,3782 тыс. рублей, в Брыкаланск числе:

Таблица 12  
(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В Брыкаланск числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023-2028 годы
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в Брыкаланск числе из средств		848,3782	848,3782	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
федерального бюджета								
республиканского бюджета		813,16442	813,16442	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
бюджет МО МР «Ижемский»	Круглогодичное функционирование автомобильных дорог и сооружений на них	8213,78	8213,78	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
местного бюджета	Содержание улично –	27,000	27,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000



	дорожной сети							
в Брыкаланск числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельское поселение «Брыкаланск»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в Брыкаланск числе из средств	848,3782	848,3782	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета	813,16442	813,16442	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	бюджет МО МР «Ижемский»	8213,78	8213,78	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	местного бюджета	27,000	27,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Брыкаланск» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Брыкаланск» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Брыкаланск».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельское поселение «Брыкаланск» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Брыкаланск» рекомендуется:

17. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

18. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.

**Администрация муниципального образования сельского поселения  
«Кипиево»**

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МО СП «Кипиево» (2018-2028 гг.)**

**Содержание**

№ раздела	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО СП «Кипиево»(2018-2027 гг.)	<b>4</b>
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	<b>7</b>
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения МО СП «Кипиево» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	<b>7</b>
1.2.	Социально-экономическая характеристика МО СП «Кипиево», характеристика градостроительной деятельности на территории МО СП «Кипиево», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	<b>7</b>
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<b>9</b>
1.4.	Характеристика сети дорог МО СП «Кипиево», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	<b>10</b>
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО СП «Кипиево», обеспеченность парковками (парковочными местами)	<b>10</b>
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования	<b>11</b>
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	<b>11</b>
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	<b>11</b>
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	<b>11</b>
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	<b>12</b>
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО СП «Кипиево»	<b>12</b>
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО СП «Кипиево»	<b>13</b>
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	<b>15</b>
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории МО СП «Кипиево»	<b>15</b>
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры	<b>19</b>
4.	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и очередность реализации мероприятий	<b>21</b>
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры МО СП «Кипиево»	<b>23</b>

6.	Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры на территории МО СП «Кипиево»	24
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО СП «Кипиево»	24

**ПАСПОРТ  
программы комплексного развития транспортной инфраструктуры  
МО СП «Кипиево»(2018-2027 годы)**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МОСП «Кипиево»(2018-2027 гг.) (далее – программа).
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133;</li> <li>- Местные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми, утверждённые....;</li> <li>- Адресная инвестиционная программа, утверждённая...;</li> <li>- Генеральный план МО СП «Кипиево» и Правила землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Кипиево», утвержденные Решением Совета сельского поселения «Кипиево» от 08.07.2014 г. № № III-15/1 «Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Кипиево»;</li> </ul>
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация МО СП «Кипиево», адрес: 169478, Республика Коми, Ижемский район, с. Кипиево, ул. им А. Е. Чупрова, д. 71
Цель и задачи программы	Цель программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры МО СП «Кипиево» с целью повышения комфортности и безопасности

	<p>жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории МО СП «Кишиев».</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение проектирования строительства и строительство транспортной инфраструктуры,</li> <li>- организация транспортного межмуниципального сообщения,</li> <li>- формирование условий для социально- экономического развития,</li> <li>- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Перечень целевых показателей программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в реконструкции;</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul>
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организация транспортного внутрипоселенческого сообщения;</li> <li>- содержание улично – дорожной сети.</li> </ul>
Этапы и сроки реализации программы	<p>Сроки реализации программы: 2018 - 2027 гг.</p> <p>Этап 1: 2018 – 2020 гг.;</p> <p>Этап 2: 2021 – 2023 гг.;</p> <p>Этап 3: 2024 – 2027 гг.</p>
Объёмы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы на 2018 – 2027 гг. составляет 49,176 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>республиканский бюджет Республики Коми – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.</p> <p>бюджет МО МР «Ижемский» – 0 тыс. руб., из них:</p> <p>2018 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2019 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2020 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2021 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2022 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2023 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2024 год – 0 тыс. руб.;</p>

	<p>2025 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2026 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>2027 год – 0 тыс. руб.;</p> <p>бюджет поселения – 49,176 тыс. руб.;</p> <p>Средства бюджетов на 2019 - 2027 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- развитие транспорта общего пользования;</li> <li>- развитие сети дорог поселения/городского округа;</li> <li>- повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО СП «Кипиево»</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры</li> </ul>

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1. Анализ положения МО СП «Кипиево» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

МО СП «Кипиево» наделено статусом сельское поселение, состоящее из двух населенных пунктов, объединенных общей территорией, границы которой установлены законом Республики Коми № 11-РЗ от 5 марта 2005 года «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми. МО СП «Кипиево» соседствует с поселениями «Брыкаланск», «Няшабож», «Хабариха», «Среднее Бугаево», а также МО ГО «Усинск». В состав МО СП «Кипиево» входят:

- с. Кипиево;
- д. Чаркабож.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 18 км, из них: с твердым покрытием общего пользования – 0 км.

Количество мостов на автомобильных дорогах МО СП «Кипиево» – 0.

Зимних автомобильных и дорог и ледовых переправ на территории МО СП «Кипиево» – 3 (1 зимняя автомобильная дорога общего пользования и 2 ледовые переправы).

Административный центр МО СП «Кипиево» находится на расстоянии 715 км от г. Сыктывкара.

## 1.2. Социально-экономическая характеристика МО СП «Кипиево» характеристика градостроительной деятельности на территории МО СП «Кипиево», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

По состоянию на 01.01.2018 года численность населения МО СП «Кипиево» составляла 1056 человек. Основная часть населения проживает в с. Кипиево.

Численность населения в разрезе сельского поселения представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения МО СП «Кипиево» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1.	с. Кипиево	904
2.	д. Чаркабож	152

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МО СП «Кипиево»

Показатели	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	Темп прироста/
------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------



					убыли за 2015-2017 гг., %
Общая численность населения, чел	1065	1059	1057	1056	Убыль 0,75%

Численность населения уменьшается: смертность превышает рождаемость, молодежь остается на постоянное место жительства в городах, так как в сельской местности нет рабочих мест, нет досуга для молодежи, нет условий для детей в садах и школах.

На территории МО сельского поселения «Кипиево» отсутствуют градообразующие предприятия. К основным видам деятельности МО сельского поселения «Кипиево» относятся:

#### **Торговля, бытовое обслуживание.**

На территории сельского поселения «Кипиево» работают 7 магазинов. Ассортимент продуктов удовлетворяет все потребности населения, завозятся только необходимые продукты питания, хозяйственные и бытовые товары.

Оборот розничной торговли за 9 месяцев 2017 года составил 9500 тыс. рублей, до конца 2017 года прогнозируемый оборот составит 9800 тыс. рублей.

#### **Культура, спорт и молодежная политика**

Главной задачей в области культуры остается сохранение ранее накопленного культурного потенциала, приобщение подрастающего поколения к культурным ценностям.

Развитие физической культуры и спорта направлено на обеспечение доступности физкультурно-оздоровительных услуг для широкого контингента населения. Основная задача – выявить, поддержать накопленный опыт работы с детьми и молодежью в сфере физической культуры. Проведено ряд спортивных мероприятий, соревнования по волейболу, по шахматам среди жителей деревни.

#### **Образование.**

На территории сельского поселения «Кипиево» находится МБОУ «Кипиевская СОШ», а также при школе работает дошкольная группа. Численность учеников составляет на 01 января 2018 года 90 чел.

В 2019 году ожидается увеличение численности учащихся за счет увеличения рождаемости и детей, достигших школьного возраста.

#### **Здравоохранение.**

На территории муниципального образования работает фельдшерско-акушерский пункт.

Заболеваемость уменьшилась в связи с профилактическими мероприятиями, своевременной вакцинацией и разъяснительной работой среди населения муниципального образования.

На территории МО сельского поселения «Кипиево» утверждены градостроительные документы: - Генеральный план МО СП «Кипиево» и Правила землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Кипиево», утвержденные Решением Совета сельского поселения «Кипиево» от 08.07.2014 г. № № III-15/1 «Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения и Правил землепользования и застройки муниципального образования сельского поселения «Кипиево».

#### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной системы МО сельского поселения «Кипиево» является необходимым условием для улучшения качества жизни жителей. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог

и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основным структурным элементом транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кипиево» является автомобильная дорога и автотранспорт.

Поселение не располагает автомобильными дорогами, позволяющими круглогодично поддерживать внешние связи, как с окружающими поселениями Ижемского района, так и республиканскими центрами: городами Сыктывкар и Ухта.

В транспортной инфраструктуре присутствуют автомобильный (в зимний период) и водный транспорт в период навигации. Автомобильный транспорт используется, как для внешних транспортно – экономических связей, так и внутри поселения. Автомобильный транспорт имеется в личной собственности граждан и в собственности юридических лиц на территории поселения.

#### **1.4. Характеристика сети дорог МО сельского поселения «Кипиево» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Дорожно-транспортная сеть МО сельского поселения «Кипиево» состоит, в основном, из улично-дорожной сети, предназначенной для одностороннего (нескоростного) движения.

Техническое состояние дорог является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта.

Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно могут повысить аварийность на автодорогах.

Коэффициент загрузки движением средний на протяжении всей дорожно – уличной сети и не превышает допустимый для данного вида дорог.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО сельского поселения «Кипиево», обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Уровень автомобилизации по данным похозяйственного учета на начало 2018 года составляет 9 (легковые) и 1 (грузовые) единиц транспорта на 1056 человек. Небольшой рост личного автотранспорта наблюдается.

Хранение личных автомобилей осуществляется на приусадебных участках. Необходимость в парковочных местах отсутствует.

Таблица 4

Состав парка транспортных средств МО сельского поселения «Кипиево»

№ п/п	Тип ТС	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Легковые автомобили	7	9
2	грузовые	1	1
3	Школьный автобус	0	0

Таблица 5

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2017 г.	По состоянию на 01.01.2018 г.
1	Общая численность населения МО, тыс. чел.	1057	1056
2	Количество автомобилей у населения, ед.	8	10

3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	7 ед.	9 ед.
4	Изменение уровня автомобилизации к предыдущему году, %	рост 0 %	рост 0,8 %

Уровень автомобилизации в сельском поселении «Кипиево» невысокий. В целом это личный транспорт граждан. Рост численности населения в сельском поселении не ожидается, следовательно роста количества автотранспорта не ожидается.

### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Автобусных маршрутов, для перевозки населения, соединяющих населенные пункты сельского поселения «Кипиево» - нет.

Интенсивность пассажиропотока на территории поселения меняется в течение календарного года.

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Необходимо обустройство пешеходных переходов и тротуаров.

Наличие специализированных дорожек для велосипедного передвижения нет.

Интенсивность движения ожидается низкой.

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

Предприятий, осуществляющих грузовые перевозки на территории МО сельского поселения «Кипиево» нет.

Производственно – техническое обслуживание грузового автотранспорта производится силами самих предприятий с привлечением сторонних организаций.

### 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности на дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО сельского поселения «Кипиево».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач, приведение технического состояния дорог в соответствие с требованиями нормативной документации.

Таблица 6

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	За 2015 год	За 2016 г.	За 2017 год
1.	Количество ДТП, в том числе:	-	-	1
	По вине водителей	-	-	1
	По вине пешеходов	-	-	0
2.	Погибло всего, в том числе:	-	-	0
	Несовершеннолетних	-	-	0
3	Ранено всего, в том числе	-	-	1
	Несовершеннолетних	-	-	0

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

Количество автомобильного транспорта в МО сельского поселения «Кипиево» составляет 10 ед.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО сельского поселения «Кипиево» 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.

В будущем может появиться необходимость решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств в сельском поселении «Кипиево»

#### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры МО сельского поселения «Кипиево»**

В связи с тем, что на территории сельского поселения «Кипиево» транспортная загруженность имеет невысокие показатели, уровень загрязнения окружающей среды не является критичным.

Что касается перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, то инвестиционная привлекательность территории сельского поселения находится на низком уровне в связи с отсутствием крупных производств, полезных ископаемых, слабо развитой социальной, коммунальной инфраструктурой, отдаленным и труднодоступным месторасположением населенных пунктов, в связи с чем, не ожидается высоких темпов развития транспортной инфраструктуры.

Имеющаяся зимняя дорога Кипиево-Ижма, обеспечивает транспортные связи с населенными пунктами Ижемского района и с городами Республики Коми.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также п. 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29.12.2004 г., разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений/городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения/городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения/городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения/городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Развитие транспортной сферы невозможно без осуществления в нее инвестиций. Правовые акты российского законодательства, регулирующие инвестиции и инвестиционный процесс, направлены на создание благоприятного режима инвестиционной деятельности, в том числе в транспортной сфере.

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что при участии Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, они участвуют в таких отношениях на равных началах с иными участниками этих отношений — гражданами и юридическими лицами. К участию же названных субъектов в обороте, как правило, применяются нормы, применимые к участию в обороте юридических лиц (ст. 124 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Система нормативно-правовых актов, регулирующих инвестиционную деятельность в России, включает в себя документы, ряд из которых приняты еще в 90-х годах. Это, в частности, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» является основополагающим законодательным актом в инвестиционной сфере, который определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в транспортной сфере Российской Федерации, показывает, что к настоящему времени сложилась определенная система правовых актов, регулирующих общие проблемы (гражданские, бюджетные, таможенные и др. отношения), которые в той или иной мере относятся и к транспортной сфере.

На региональном и местном уровне в целях создания благоприятных условий для функционирования и развития транспортной инфраструктуры особую роль играют документы территориального планирования и нормативы градостроительного проектирования.

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Коми утверждены постановлением Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. № 133 и содержат совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения, и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Республики Коми, а также содержат предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения, предусмотренными частями 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации, населения муниципальных образований и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в поселении/городском округе, включая сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного значения муниципального района, объектов местного значения поселения утверждаются схемой территориального планирования муниципального района, генеральным планом поселения/городского округа и должны также отражать решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, принятые в Схеме территориального планирования Республики Коми.

Таким образом, регулирование вопросов развития и функционирования транспортной инфраструктуры осуществляется системой нормативных правовых актов, принятых на федеральном, региональном и местном уровнях в различных областях общественных отношений.

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 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 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план МО сельского поселения «Кипиево».

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок составляет 0 руб. Реализация данного мероприятия возможно при привлечении средств бюджета сельского поселения, МР «Ижемский», Республики Коми путем участия в целевых программах.

## 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

В состав сельского поселения входят 2 населённых пункта. Расстояние между населёнными пунктами приведена в таблице 7.

Таблица 7

Наименование населенного пункта	Расстояние от с. Кипиево, км
Кипиево-Чаркабож	16 км.

К расчётному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация.

Таблица 8

Год	Численность, чел.
2018	1056
2019	1050
2020	1044
2025	1020
2027	1010

В поселении наблюдается снижение численности населения, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия Программы не ожидается.

Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации: Увеличение грузоперевозок на территории поселения не ожидается.

Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

### Развитие экономической базы

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов.

Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

### 2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории сельского поселения, является автомобильный транспорт.

Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения.

В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Может несколько возрасти количество личного автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

В настоящее время на территории сельского поселения отсутствуют автомойки, автосервисы, автозаправочные станции (АЗС).

### 2.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

Необходимо разработать и реализовать мероприятия по реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значимых грузо-пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит достичь:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объёме;
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населённых пунктов поселения;
  - Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения «Кипиево» в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

#### 2.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учётом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал светофора, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного светофора в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной непроходимости.

В поселении на расчётный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

#### 2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за наличия следующих причин:

- возрастающая мобильность населения;
  - массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
  - неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
  - недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
  - несовершенство технических средств организации дорожного движения.
- Для предотвращения негативного развития ситуации необходимо:
- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения;
  - повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
  - повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Таблица 9

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Количество автомобилей у населения, ед.	10	11	13	13	15	16	17

Количество аварий с участием людей, может возрасти в связи с увеличением личного автотранспорта.

Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить отсутствие аварийных ситуаций с участием пешеходов в ДТП.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объёмов грузовых перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий: разработка и внедрение альтернативных способов борьбы с зимней скользкостью; предупреждение загрязнения атмосферного воздуха выбросами пыли и газов, а также защиту от шума и вибрации; осуществить защиту поверхностных и грунтовых вод от загрязнения дорожной пылью, горюче-смазочными материалами.

### 3. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ И ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (консервативный сценарий) и вариант 2 (инновационный сценарий) и варианта 3 (реалистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

1 вариант (консервативный сценарий) - направлен на преодоление в основном сложившихся "узких мест" в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций. Низкий уровень инвестиций в прогнозный период не позволит осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса.

2 вариант (инновационный сценарий) - характеризуется интенсивным развитием транспортной системы и преодолением основных "узких мест" к ..... году в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов. Увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий станут мощным стимулом дальнейшего экономического и социального развития городского округа. Реализуя данный сценарий будет обеспечено сбалансированное развитие транспортной системы городского округа и удовлетворен возрастающий спрос на транспортные услуги.

3 вариант (реалистичный) - характеризуется развитием на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности к центрам тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков автомобильных дорог, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В рамках реализации данной программы предполагается принять третий вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 10

#### Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Численность населения поселения	чел.	1056	1050	1040	1035	1030	1025	1023	1020
Количество автомобилей у населения	ед.	10	11	13	13	15	16	17	17
Уровень автомобилизации у населения	ед./100 чел.	9	10	12	12	14	15	16	16
Кол-во ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	-	-	-	-	-	-	-	-
Индекс нового строительства	%	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Удельный вес дорог, нуждающихся в	%	0	0	10	0	0	10	0	0



капитальном ремонте, реконструкции									
Прирост протяжённости автомобильных дорог местного значения	км	-	-	-	-	-	-	-	-
Общая протяжённость автомобильных дорог местного значения	км	0	0	0	0	0	0	0	0
Доля протяжённости автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог	%	0	0	0	0	0	0	0	0
Общая протяженность улично-дорожной сети сельского поселения	км	16	16	16	16	16	16	16	16
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твёрдым покрытием	%	50	50	50	50	50	50	50	50
Протяжённость пешеходных дорожек	км	-	-	-	-	-	-	-	-
Количество автозаправочных станций	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Автомобильный транспорт - важная составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Количество пассажирского транспорта планируется увеличивать. Автотойки, автосервисы, АЗС на территории поселения не имеются.

##### 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018 г. до 2027 г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя устройство деревянных тротуаров. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений.

- мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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, сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счёт средств бюджетов разных уровней: Регионального, МО МР «Ижемский». Ежегодные объёмы финансирования программы из местного бюджета определяются в соответствии с утверждённым бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учётом дополнительных источников финансирования.

Общий объём бюджетных ассигнований, необходимых для реализации мероприятий программы, составляет 49,176 тыс. рублей, в том числе:

Таблица 12  
(тыс. рублей)

Объёмы бюджетных ассигнований и источники финансового обеспечения	Цель реализации	Общий объём финансовых ресурсов, тыс. руб.	В том числе по годам реализации					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
1		2	3	4	5	6	7	8
Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий программы, в	Содержание улично – дорожной сети	49,176	19,176	15,000	15,000	0,000	0,000	0,000

том числе из средств								
федерального бюджета								
республиканского бюджета								
местного бюджета сельского поселения	Содержание улично – дорожной сети	49,176	19,176	15,000	15,000	0,000	0,000	0,000
в том числе «Проектирование, строительство и реконструкция объектов автомобильного транспорта МО сельское поселение «Кипиево»								
	Общий объём бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий, в том числе из средств	49,176	19,176	15,000	15,000	0,000	0,000	0,000
	федерального бюджета							
	республиканского бюджета							
	местного бюджета сельского поселения	49,176	19,176	15,000	15,000	0,000	0,000	0,000

## **6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в целях определения фактического вклада результатов мероприятий в социально-экономическое развитие поселения, в целях проверки соответствия мероприятий нормативам градостроительного проектирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом объёма ресурсов, направленных на реализацию мероприятий.

Методика оценки эффективности реализации мероприятий основывается на принципе сопоставления фактически достигнутых значений целевых показателей с их плановыми значениями по результатам отчётного года.

Оценка эффективности реализации мероприятий проводится администрацией МО сельского поселения «Кипиево» на основе информации, необходимой для её проведения, предоставляемой исполнителями мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы проводится в соответствии с порядком проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ МО сельского поселения «Кипиево» и ведомственных целевых программ, утверждённым постановлением администрации МО сельского поселения «Кипиево».

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ**

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории МО сельское поселение «Кипиево» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

Кроме того, автоматизация процессов предоставления муниципальных услуг в сфере строительства позволит сократить истинные сроки инвестиционного цикла в строительстве от предоставления

земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию, улучшить функционирование и взаимодействие органов местного самоуправления не только между собой, но и с органами исполнительной власти субъекта РФ при осуществлении градостроительной деятельности и предоставлении муниципальных услуг.

Таким образом, в качестве предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в МО сельского поселения «Кипиево» рекомендуется:

19. Создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в муниципальном образовании и обеспечение интеграции с координационным центром в уполномоченном подразделении Республики Коми, обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации. Организация двустороннего электронного информационного взаимодействия с информационными ресурсами Росреестра.

20. Автоматизация предоставления следующих муниципальных услуг и функций:

- предоставление земельного участка, подготовка схемы расположения земельного участка;
- выдача градостроительного плана земельного участка;
- выдача разрешения на строительство;
- выдача разрешения на ввод в эксплуатацию;
- организация разработки и утверждения документов территориального планирования в электронном виде;
- организация разработки и утверждения документации по планировке территорий в электронном виде;
- организация разработки и утверждения и внесения изменений в документацию градостроительного зонирования в электронном виде.