

**КУРГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ  
ШАТРОВСКИЙ РАЙОН  
СПИЦЫНСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ  
АДМИНИСТРАЦИЯ СПИЦЫНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 6 июня 2017 года № 11

с. Спицыно

**Об утверждении муниципальной программы комплексного развития  
транспортной инфраструктуры Спицынского сельсовета Шатровского  
района Курганской области**

В соответствии с Федеральными законами от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации», Уставом Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области, в целях обеспечения комфортных условий проживания граждан в Спицынском сельсовете путем создания и планового развития систем транспортной инфраструктуры, Администрация Спицынского сельсовета **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Обнародовать настоящее решение в соответствии со статьей 42 Устава Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области, разместить на официальном сайте Администрации Шатровского района (по согласованию).

3. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Спицынского сельсовета

А.В.Патракеев

Приложение к постановлению  
Администрации Спицынского сельсовета  
от 6 июня 2017 года № 11  
«Об утверждении программы комплексного  
развития транспортной инфраструктуры  
Спицынского сельсовета Шатровского  
района Курганской области»

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
СПИЦЫНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА ШАТРОВСКОГО РАЙОНА  
КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

**2017 год**

## СОДЕРЖАНИЕ:

1. Паспорт Программы.....
2. Введение.....
3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры .....
4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов
5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта
6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)
7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры
8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития
9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

## 1. Паспорт Программы

1.1. Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области до 2030 года (далее - Программа)
1.2. Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации; Требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденные постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 г. №1440; Схема территориального планирования Шатровского района Курганской области; Генеральный план Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области; Правила землепользования и застройки Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области.
1.3. Заказчики и разработчики	Администрация Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области
1.4. Исполнитель программных мероприятий (ответственный исполнитель)	Администрация Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области
1.5. Соисполнители программных мероприятий	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, промышленности и строительству Администрации Шатровского района (по согласованию)
1.6. Цели Программы	Обеспечение развития транспортной инфраструктуры Спицынского сельского поселения с повышением уровня ее безопасности
1.7. Задачи Программы	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей сельского поселения; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения; - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

1.8. Целевые индикаторы и показатели программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры;</li> <li>- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения</li> </ul>
1.9. Сроки реализации Программы	Сроки реализации программы: 2018-2030 годы 1 этап 2018-2022 г.г., 2 этап 2023-2030 г.г.
1.10. Объем и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансирования программных мероприятий за период 2018-2030 гг. составляет 11 343 000 рублей</p> <p>К источникам финансирования программных мероприятий относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- местный бюджет</li> <li>- областной бюджет</li> <li>- федеральный бюджет</li> <li>- прочие источники финансирования</li> </ul>
1.11. Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1. Разработка проектно-сметной документации;</li> <li>2. 2. Поэтапная реконструкция и ремонт существующих объектов транспортной инфраструктуры;</li> <li>3. 3. Ремонт и капитальный ремонт дорог.</li> </ol>
1.12. Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>В результате реализации Программы предполагается:</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> </ul>
1.13. Ответственный исполнитель Программы	- Администрация Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области

## 2. Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области до 2030 года (далее – Программа) разработана в соответствии с требованиями Градостроительного кодекса РФ, требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440.

### Основные понятия

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения** – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения обеспечивает:

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

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

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

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;

д) условия для управления транспортным спросом;

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

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

з) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Ответственность за разработку Программы и ее утверждение закреплены за органами местного самоуправления.

На основании утвержденной Программы орган местного самоуправления может определять порядок и условия разработки инвестиционных программ и муниципальных правовых актов. Программа является базовым документом для разработки инвестиционных программ Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области.

Реализация программы осуществляется на основе положений действующего законодательства Российской Федерации, Законов Курганской области, нормативных правовых актов Спицынского сельсовета Шатровского района Курганской области.

Главным условием реализации программы является привлечение в транспортную сферу Спицынского сельсовета достаточный объем финансовых ресурсов. Программа предусматривает финансирование мероприятий за счет всех уровней бюджетов на безвозвратной основе. Одновременно с этим для финансирования коммерческой части программы предполагаются осуществлять из внебюджетных источников. Финансирование мероприятий программы за счет средств муниципального образования будет осуществляться исходя из реальных возможностей бюджетов на очередной финансовый год и плановый период. Предусматривается ежегодная корректировка мероприятий.

### **3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

#### **3.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Спицынский сельсовет расположен в юго - западной части Шатровского района, административно входит в состав муниципального образования Шатровский район Курганской области. Граничит с сельсоветами: Терсюковский, Д-Кубасовский, Мехонский. Связь с областным центром осуществляется по асфальтированному шоссе. Ближайшая железнодорожная станция – Шадринск, расстояние до нее 70 км, ближайшие аэропорты в городах Тюмени и Курган.

Внешние транспортно-экономические связи сельского поселения осуществляются автомобильным транспортом по автомобильной дороге общего пользования межрегионального значения Шадринск - Ялуторовск.

Близость к автодороге федерального значения и незначительная удаленность от близлежащих городов, создает условия для выгодного привлечения инвестиций и способствует экономическому развитию села.

### 3.2 Социально-экономическая характеристика Спицынского сельсовета, характеристика градостроительной деятельности на территории Спицынского сельсовета, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

В состав сельсовета входят населенные пункты: с.Спицыно, д.Сопинина, д.Сладчанка. Центром поселения является село Спицыно.

Администрация Спицынского сельсовета расположена в 70 км от районного центра с. Шатрово.

Общая площадь территории сельсовета занимает 11864 гектара.

Основным богатством является плодородная земля и пастбища.

В сельсовете 295 личных подсобных хозяйств.

По состоянию на 01.01.2017 года население Спицынского сельсовета Шатровского района составляет 711 чел. Численность трудоспособного населения составляет 364 чел. (это 51 % от всего населения). Численность населения моложе трудоспособного 94 чел. (13% от численности всего населения), старше трудоспособного – 253 чел. (36% от численности населения). За 2017 год родилось 4 чел., умерло 17 чел. Естественная убыль населения составила 11 чел.

#### Краткая характеристика населения

	На 01.01.2016	На 01.01.2017	динамика
Численность населения, в т.ч.	715	711	-4
Из общего числа жителей:			
моложе трудоспособного возраста (от 0 до 15 лет)	99	94	-5
трудоспособного возраста (мужчины 16-59 лет, женщины-16-54 года)	379	364	-15
старше трудоспособного возраста (мужчины от 60 лет, женщины старше 55 лет)	237	253	+16

Снижение численности населения в сельсовете обусловлено влиянием не только демографических факторов, но и миграционных процессов. Невысокий уровень доходов населения, отсутствие рабочих мест, как следствие того, что молодежь уезжает из села в город в поисках работы. Неблагоприятная демографическая ситуация (общее сокращение населения, его старение, низкая рождаемость, высокая смертность, миграционный отток) сохраняется и создает объективные предпосылки снижения количественных показателей деятельности учреждений.

Сведения по населенным пунктам Спицынского сельсовета

	На 01.01.2016 г.	На 01.01.2017
общее число сельских населенных пунктов	3	3
В том числе тех, где проживают жители	3	3
Из них населенных пунктов с числом жителей до 10 человек –	0	0
с числом жителей до 100 чел. –	0	0
с числом жителей свыше 100 человек –	3	3

### Образование.

Залог успешного будущего во многом зависит от того, насколько сегодня уделяется внимание развитию образования, поэтому сфере образования в стратегии развития сельсовета отводится особое место.

На сегодняшний день все образовательные организации имеют лицензии на ведение образовательной деятельности, а школы - аккредитацию. Во всех образовательных организациях функционируют официальные сайты в сети Интернет.

По состоянию на 1 января 2017 года на территории Спицынского сельсовета функционирует 3 образовательных учреждения: Спицынская основная общеобразовательная школа, которую посещают 52 ученика, детское дошкольное учреждение «Спицынский детский сад» на 21место и культурно образовательный центр.

В отрасли трудится 13 педагогов. из них 3 чел. имеют высшую квалификационную категорию, 8 чел. –первую. Общая численность прочих работающих в муниципальных общеобразовательных учреждениях составляет 9 чел.

В рамках реализации муниципальных программ проведены следующие мероприятия:

- выполнен текущий ремонт в учреждениях на сумму - 10 тыс. руб.

- проводятся конкурсы лучших педагогов доп. образования, церемонии награждения педагогов-победителей ПНПО, выпускников образовательных учреждений за особые успехи в учебе на сумму – 0 тыс. руб.

- проведение мероприятий, направленных на формирование здорового образа жизни в сумме – 0 тыс.руб.

В поддержку системы образования реализуется ряд государственных программ, направленных на обеспечение безопасности, здоровья участников образовательного процесса, воспитания подрастающего поколения.

Физическая культура и спорт является важнейшим средством развития физических, эстетических и нравственных качеств человека. Удельный вес населения, систематически занимающегося физической культурой и спортом, от общего количества населения муниципального образования составляет 7,4%.

### **Культура.**

В Спицынском сельсовете по состоянию на 01.01.2017 функционируют: Спицынский ДК, Сладчанский сельский клуб, Сопининский сельский клуб, библиотека и музей в с.Спицыно.

Данные учреждения ведут работу по библиотечному обслуживанию населения, реализуют государственную политику в области работы с молодежью, предоставляют населению услуги по организации досуга, занятием самодеятельного любительского творчества, обеспечивают дополнительное образование в сфере культуры, а также выявление, сохранение, изучение и популяризация историко-культурного и природного наследия.

Книжный фонд библиотеки составляет 6000 тыс. экз., было приобретено книг на 0,5 тыс.руб.

В отчетном периоде читателями библиотеки являются 300 чел. Число посещений составило 1500. С целью привлечения населения к чтению было проведено более 10 массовых мероприятий. Сотрудник библиотеки и читатели приняли участие в 1-ом районном конкурсе и всероссийских акциях: «Библионочь», областном конкурсе «Эколидер» и др.

Библиотеки имеют доступ к сети «Интернет», оснащены компьютерным оборудованием.

Клубными учреждениями по итогам 2016 года было проведено 52 культурно - досуговых мероприятия. Их посетило 426 чел. Представители поселения успешно приняли участие более чем во многих конкурсах, выставках, концертных программах мероприятиях областного, межрегионального, международного уровня.

С целью выявления лучших библиотек, талантливых библиотекарей, изучения передового опыта были проведены районные смотры-конкурсы: смотр-конкурс «И подвиг ваш мы будем помнить свято...» к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне, смотры-конкурсы для пользователей библиотек «Парад библиотечных уроков» и «Летнее чтение с увлечением», районный конкурс литературных буктрейлеров (роликов-миниатюр о книге) «Литературный лабиринт», конкурс выразительного чтения «Чеховская дегустация».

Библиотеки в 2016 году приняли участие в областных акциях «Дни защиты от экологической опасности», «Семья без насилия», «Ромашковое счастье», «Здоровая семья - здоровая нация», также библиотеки принимали участие в 4 Всероссийском конкурсе стихов «Живая классика» и др.

### **Здравоохранение.**

Основной целью в отрасли здравоохранения является выполнение мероприятий по улучшению здоровья населения, снижению заболеваемости, смертности, формированию здорового образа жизни.

В Спицынском сельсовете функционирует фельдшерско-акушерский пункт, который имеет лицензию на оказание медицинских и фармацевтических услуг. В учреждении здравоохранения трудится 2 чел.

За 2016 год мероприятия по улучшению материально-технического обеспечения учреждений здравоохранения на территории Спицынского сельсовета не проводились.

В Спицынском ФАПе выплаты стимулирующего характера производятся всем работникам по критериям оценки эффективности деятельности каждого работника за результаты труда и качества оказанных медицинских услуг ежемесячно.

Среди преимуществ поселения можно обозначить:

- потенциал географического положения и транспортной доступности и инфраструктуры;
- человеческий потенциал высококвалифицированных кадров, образованной молодежи и в целом интеллектуальных и духовно развитых жителей;
- природный потенциал, включающий красивую окружающую село природу, места отдыха и спортивных соревнований, реки, леса, достаточно умеренный климат;
- потенциал предпринимательства, играющем особенно важную роль в строительстве, торговле и обслуживании населения;
- малое и среднее предпринимательство.

### **3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

#### **Автомобильный транспорт**

На территории сельсовета находится 3 населенных пункта: с.Спицыно, д.Сладчанка и д.Сопинина. На территории муниципального образования проходит асфальтовая дорога, магистральный газопровод. С районным центром связь осуществляется по асфальтовому шоссе.

Спицынский сельсовет характеризуется следующей интегрированностью в транспортную инфраструктуру области:

– на территории сельского поселения отсутствуют дороги федерального значения, не проходят транзитные автотранспортные потоки. Все трудовые передвижения в поселении приходятся на личный транспорт и пешеходные сообщения.

Суммарная протяжённость автомобильных дорог общего пользования на территории Спицынского сельсовета составляет 53,5км, из них с твёрдым покрытием 22,0км. В областной собственности находится 31,2 км дорог. В том числе: асфальтобетонных и цементобетонных – 23,7 км; грунтовых – 7,5 км. В собственности сельского поселения 22,3км дорог. В том числе: асфальтобетонных и цементобетонных - 2,8 км; грунтовых - 19,5 км.

Основной транспортной артерией в селе является главная улица и основные улицы в жилой застройке. В частности, в с. Спицыно такой улицей является ул. Мира, которая обеспечивает связь внутри жилых территорий с интенсивным движением.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта средняя. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. На территории Спицынского сельсовета выполнены работы по ремонту участков автомобильных дорог местного значения по ул.Садовая в д.Сладчанка и ул.Дружбы в с.Спицыно. Все дороги требуют ямочного и капитального ремонта. Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

В результате анализа улично-дорожной сети Спицынского сельсовета выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- неудовлетворительное техническое состояние поселковых улиц и дорог;
- недостаточность ширины проезжей части;
- отсутствие искусственного освещения;
- отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

### **Транспортное обслуживание населения**

Обслуживание территории и населения сельского поселения пассажирским транспортом осуществляется одним видом транспорта – автобусным. На территории поселения нет Автостанции и автобусного парка. Все автобусы проходящие.

Основные проблемы по автобусному сообщению - неудовлетворительное состояние проезжей части и связанные с этим большие затраты на техническое обслуживание и ремонт машин; существенный износ основных фондов; малая платежеспособность населения; слабая финансовая поддержка пассажирских перевозок из бюджетов всех уровней.

Воздушные перевозки не осуществляются, так как на территории нет собственного аэропорта. Ближайший аэропорт находится в г. Кургане, расстояние до которого по автомобильной дороге от центра составляет около 120 км. Также имеется аэропорт в г. Тюмени. Ближайшая железнодорожная станция – Шадринск, расстояние до нее 70 км.

На территории Спицынского сельсовета судоходных рек, речных пристаней и вокзалов нет.

#### Краткая характеристика путей сообщения

№№	Наименование показателей	ед.изм.	по сост. на 01.01.2017
1	Протяженность железнодорожных путей всего	км	0
2	Протяженность автодорог общего пользования всего	км	22,3
3	Протяженность автодорог общего пользования с твердым покрытием	км	2,8

### **3.4 Характеристика сети дорог Спицынского сельсовета, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Спицынского сельсовета. Они связывают территорию села с районным и с областным центром, обеспечивают жизнедеятельность села, во многом определяют возможности развития, по ним осуществляются автомобильные перевозки. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач в достижении устойчивого экономического роста села, повышении конкурентоспособности местных производителей и улучшении качества жизни населения. К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах Спицынского сельсовета, находящиеся в муниципальной собственности муниципального образования Спицынского сельсовета. Развитие экономики села во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения села, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического его развития, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для Спицынского сельсовета. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, что в свою очередь приведет к экономическому росту села.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков,

накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них. В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Спицынского сельсовета, эксплуатационное состояние значительной части улиц села, не соответствует требованиям нормативных документов и технических регламентов. Протяжённость автомобильных дорог общего пользования на территории Спицынского сельсовета составляет 22,3 км, в том числе с твердым покрытием – 2,8км.

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов Спицынского сельсовета Шатровского района**

№ п/п	идентификационный номер	наименование автомобильной дороги	протяженность, км.	
			всего, км	в том числе с твердым покрытием
1	37 240 856 ОП МП 001- 01	проезд за огородами улицы Степной	1.342	-
2	37 240 856 ОП МП 001- 02	улица Садовая	1.719	-
3	37 240 856 ОП МП 001- 03	улица Степная (участок 2)	0.771	-
4	37 240 856 ОП МП 001- 04	проезд № 1 с улицы Степной к промзоне	0.077	-
5	37 240 856 ОП МП 001- 05	проезд № 2 с улицы Степной к промзоне	0.123	-
6	37 240 856 ОП МП 001-06	проезд № 3 с улицы Степной к промзоне	0.171	-
7	37 240 856 ОП МП 001- 07	проезд № 4 с улицы Степной к промзоне	0.180	-
8	37 240 856 ОП МП 001- 08	проезд № 5 с улицы Степной к промзоне	0.166	-
9	37 240 856 ОП МП 001- 09	проезд № 6 с улицы Степной к промзоне	0.157	-
10	37 240 856 ОП МП 001- 10	проезд № 7 с улицы Степной к промзоне	0.186	-
11	37 240 856 ОП МП 001- 11	проезд № 8 с улицы Степной к промзоне	0.210	-
12	37 240 856 ОП МП 001- 12	подъезд к кладбищу центральный	0.930	-
13	37 240 856 ОП МП 001- 13	подъезд к кладбищу западный	0.363	-
14	37 240 856 ОП МП 001- 14	проезд № 1 с улицы Степной на улицу Садовую	0.107	-
15	37 240 856 ОП МП 001- 15	проезд № 2 с улицы Степной на улицу Садовую	0.107	-
16	37 240 856 ОП МП 001- 16	проезд № 3 с улицы Степной на улицу Садовую	0.107	-
17	37 240 856 ОП МП 001- 17	проезд № 4 с улицы Степной на улицу Садовую	0.108	-
18	37 240 856 ОП МП 001- 18	проезд № 5 с улицы Степной на улицу Садовую	0.108	-
19	37 240 856 ОП МП 001- 19	проезд № 6 с улицы Степной на улицу Садовую	0.108	-
20	37 240 856 ОП МП 001- 20	проезд № 7 с улицы Степной на улицу Садовую	0.106	-
21	37 240 856 ОП МП 001- 21	проезд № 1 с улицы Садовой за огороды	0.148	-

22	37 240 856 ОП МП 001- 22	проезд № 2 с улицы Садовой за огороды	0.123	-
23	37 240 856 ОП МП 001- 23	проезд № 3 с улицы Садовой за огороды	0.184	-
24	37 240 856 ОП МП 001- 24	проезд № 4 с улицы Садовой за огороды	0.156	-
25				
26	37 240 856 ОП МП 002- 01	подъезд к Спицыно западный	1.255	-
27	37 240 856 ОП МП 002- 02	улица Шарыпова	1.363	-
28	37 240 856 ОП МП 002- 03	улица Дружбы (участок 1,2)	1.101	0,1
29	37 240 856 ОП МП 002- 04	улица Мира (участок 3,4)	1.200	1.200
30	37 240 856 ОП МП 002- 05	переулок Зеленый	0.410	-
31	37 240 856 ОП МП 002- 06	переулок Уральский	0.471	-
32	37 240 856 ОП МП 002- 07	переулок Школьный	0.412	-
33	37 240 856 ОП МП 002- 08	переулок Цветочный	0.416	-
34	37 240 856 ОП МП 002- 09	переулок Береговой	0.127	-
35	37 240 856 ОП МП 002- 10	переулок Отрадный	0.351	-
36	37 240 856 ОП МП 002- 11	проезд к переулкам	0.265	-
37	37 240 856 ОП МП 002- 12	проезд от улицы Мира по промзоне	0.589	-
38	37 240 856 ОП МП 002- 13	проезд № 1 с улицы Дружбы на улицу Шарыпова	0.149	-
39	37 240 856 ОП МП 002- 14	проезд № 2 с улицы Дружбы на улицу Шарыпова	0.104	-
40	37 240 856 ОП МП 002- 15	проезд с улицы Дружбы за огороды	0.103	-
41	37 240 856 ОП МП 002- 16	проезд № 1 с улицы Мира на берег	0.124	-
42	37 240 856 ОП МП 002- 17	проезд № 2 с улицы Мира на берег	0.122	-
43	37 240 856 ОП МП 002- 18	проезд № 3 с улицы Мира на берег	0.109	-
44	37 240 856 ОП МП 002- 19	проезд № 1 с улицы Мира за огороды	0.098	-
45	37 240 856 ОП МП 002- 20	проезд № 2 с улицы Мира за огороды	0.083	-
46	37 240 856 ОП МП 002- 21	проезд № 3 с улицы Мира за огороды	0.134	-
47	37 240 856 ОП МП 002- 22	проезд № 4 с улицы Мира за огороды	0.138	-
48	37 240 856 ОП МП 002- 23	проезд № 5 с улицы Мира за огороды	0.188	-
49	37 240 856 ОП МП 002- 24	проезд с улицы Мира на улицу Шарыпова центральный	0.121	-
50	37 240 856 ОП МП 002- 25	проезд № 1 с улицы Шарыпова на берег	0.159	-
51	37 240 856 ОП МП 002- 26	проезд № 2 с улицы Шарыпова на берег	0.088	-
52	37 240 856 ОП МП 002- 27	проезд № 3 с улицы Шарыпова на берег	0.096	-
53	37 240 856 ОП МП 002- 28	проезд с улицы Дружбы на улицу Шарыпова центральный	0.151	-
54	37 240 856 ОП МП 002- 29	проезд к ДК	0.082	0.082
55	37 240 856 ОП МП 002- 30	подъезд к МПП	0.180	0.180

56	37 240 856 ОП МП 003- 01	улица Велесова (участок 1)	0.218	-
57	37 240 856 ОП МП 003- 02	улица Свободы	0.946	-
58	37 240 856 ОП МП 003- 03	улица Заречная	0.392	-
59	37 240 856 ОП МП 003- 04	проезд с улицы Свободы на улицу Велесова	0.110	-
60	37 240 856 ОП МП 003- 05	проезд № 1 с улицы Заречной на улицу Велесова	0.163	-
61	37 240 856 ОП МП 003- 06	проезд № 2 с улицы Заречной на улицу Велесова	0.222	-
62	37 240 856 ОП МП 003- 07	проезд № 3 с улицы Заречной на улицу Велесова	0.256	-
63	37 240 856 ОП МП 003- 08	проезд за огородами улицы Свободы	0.585	-
64	37 240 856 ОП МП 003- 09	подъезд с улицы Свободы к плотине	0.117	-
65	37 240 856 ОП МП 003- 10	проезд № 1 с улицы Велесова на берег	0.087	-
66	37 240 856 ОП МП 003- 11	проезд № 2 с улицы Велесова на берег	0.080	-
67	37 240 856 ОП МП 003- 12	подъезд к д.Сопинина	1.200	1.200
			22.322	2.762

### 3.5 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач. На территории муниципального образования Спицынского сельсовета в 2017 году не зарегистрировано дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории муниципального образования Спицынского сельсовета дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации. В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления. С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться: - координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения; - реализации комплекса

мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ;
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Автомобильный транспорт, наряду с промышленностью, является одним из основных источников загрязнения атмосферы. Доля автотранспорта в общих выбросах вредных веществ может достигать 60-80%. Более 80% всех выбросов в атмосферу составляют выбросы оксидов углерода, двуокиси серы, азота, углеводородов, твердых веществ. Из газообразных загрязняющих веществ в наибольших количествах выбрасываются окислы углерода, углекислый газ, угарный газ, образующиеся преимущественно при сгорании топлива. В больших количествах в атмосферу выбрасываются и оксиды серы: сернистый газ, сернистый ангидрид, сероуглерод, сероводород и другие. Самый многочисленным классом веществ, загрязняющих воздух крупных городов, являются углеводороды. Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним

относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

### **3.7 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения**

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. № 1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Генеральный план Спицынского сельсовета, утвержденный решением Спицынской сельской Думы от 05.12.2012 г. № 90.

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

### **3.8 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов муниципального образования Спицынского сельсовета являются средства бюджета муниципального образования

Спицынского сельсовета. Привлечение средств бюджета Курганской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий Спицынского сельсовета по ремонту дорог местного значения. Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации. Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления Спицынского сельсовета должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию Программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Общий объем финансирования программы:

1 этап - за 2018 г. - 827000 руб., 2019 г. – 858000 руб., 2020 г. – 878000 руб., 2021 г. - 878000 руб., 2022 г. – 878000 руб.;

2 этап - 2023 – 2030 года – 7024000 руб.

#### **4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов**

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Спицынского сельсовета не планируется. В связи с отсутствием большого количества предприятий на территории Спицынского сельсовета интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

Основными транспортными артериями на территории Спицынского сельсовета являются автомобильные дороги местного значения и уличная дорожная сеть.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. В целях совершения рабочих поездок и поездок на учебу экономически активное население сельского поселения пользуется личным транспортом.

Транспортная связь внутри населенных пунктов используется личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

В рамках данной Программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение средств внебюджетных источников для модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны

быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов.

#### **4.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

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

#### **4.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Спицынского сельсовета**

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

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

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

#### **4.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

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

При сохранении сложившейся тенденции изменения уровня автомобилизации к 2030 году не ожидается значительное увеличение транспортных средств.

#### **4.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека**

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

атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

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

**Вариант 1 (базовый).** Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

**Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).** На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

**Вариант 3 (экономически обоснованный).** На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики. Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Спицынском сельсовете, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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

**6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Стоимость мероприятий определена ориентировочно основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Основные целевые индикаторы реализации мероприятий Программы:

- содержание дорог в требуемом техническом состоянии;
- обеспечение безопасности дорожного движения.

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Спицынского сельсовета на 2018– 2030 годы**

№ п/п	Наименование программы	Сроки реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
1.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул. Шарыпова, пер. Береговой, с.Спицыно	2018 г.	827,0	Администрация Спицынского сельсовета
2.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул.Дружба, пер.Зеленый, с.Спицыно	2019 г.	858,0	Администрация Спицынского сельсовета
3.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул.Степная, д.Сладчанка	2020 г.	878,0	Администрация Спицынского сельсовета
4.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул.Свободы, д.Сопинина	2021г.	878,0	Администрация Спицынского сельсовета
5.	Ремонт участка и содержание автодороги по ул.Заречная, д.Сопинина	2022 г.	878,0	Администрация Спицынского сельсовета
6.	Ремонт и содержание участков автодороги с.Спицыно, д.Сопинина, д.Сладчанка	2023-2030 г.	7024,0	Администрация Спицынского сельсовета

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

## к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

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

№ п/п	Наименование мероприятия	Наименование бюджета	Финансовые затраты, тыс.руб.					
			2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
1	Содержание автомобильных дорог	местный, внебюджетные источники	827000	858000	878000	878000	878000	7024000
	Итого		827000	858000	878000	878000	878000	7024000

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

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

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

8.2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

8.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы: 1-й этап -

расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»; 2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»; 3-й этап - расчет P итог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

8.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (P итог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

8.5. Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:  $P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%$ , (1), где:  $V_{\text{факт}}$  - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;  $V_{\text{пл}}$  - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;  $u$  - сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

8.6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $P1 = 100\%$ ; муниципальная программа в целом выполнена, если  $80\% < P1 < 100\%$ ; муниципальная программа не выполнена, если  $P1 < 80\%$ .

8.7. Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 \text{ (2)},$$

где:  $K_i$  - исполнение  $i$  планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;  $N$  - число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:  $K_i = \Pi_i \text{ факт} / \Pi_i \text{ пл} * 100\%$ , (3)

где:  $\Pi_i \text{ факт}$  - фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;  $\Pi_i \text{ пл}$  - плановое значение  $i$  показателя на отчетный год. В случае если фактическое

значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%. \quad (4)$$

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

$$K_i = 0\%. \quad (5)$$

8.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если  $P_2 > 100\%$ ; муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $90\% < P_2 < 100\%$ ; муниципальная программа в целом выполнена, если  $75\% < P_2 < 95\%$ ; муниципальная программа не выполнена, если  $P_2 < 75\%$ .

8.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2, \quad (6)$$

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

8.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:  $P_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;  $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;  $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$  умеренно эффективная;  $P_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

8.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение  $P_{\text{итог}}$ ) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовый отдел администрации Шатровского района.

## **9. Предложения по совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Спицынского сельсовета**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям

законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местного бюджета для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной. В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений. В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований. Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, это документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития

муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории поселения, в который входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Курганской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.