

**КУРГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ
ШАТРОВСКИЙ РАЙОН
КОДСКОЙ СЕЛЬСОВЕТ
АДМИНИСТРАЦИЯ КОДСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 11 мая 2017 года

№ 13

с. Кодское

**Об утверждении муниципальной программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры Кодского сельсовета Шатровского района
Курганской области до 2030 года**

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», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, Уставом Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области, в целях разработки комплекса мероприятий направленных на повышение надежности, эффективности и экологичности работы объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории администрации Кодского сельсовета, Администрация Кодского сельсовета

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области до 2030 года согласно приложению к настоящему постановлению.

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

3. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Кодского сельсовета

А. В. Верещагин

Приложение к Постановлению Главы
Администрации Шатровского
сельсовета от 11 мая 2017 года № 13
«Об утверждении программы
комплексного развития транспортной
инфраструктуры Кодского сельсовета
Шатровского района Курганской
области до 2030 года»

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ КОДСКОГО СЕЛЬСОВЕТА ШАТРОВСКОГО
РАЙОНА КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2030 ГОДА**

2017 год

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

1.1. Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области до 2030 года (далее - Программа)
1.2. Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"> – 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 Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области; - Правила землепользования и застройки Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области; - Нормативы градостроительного проектирования Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области
1.3. Заказчики и разработчики Программы	- Администрация Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области
1.4. Исполнитель программных мероприятий (ответственный исполнитель)	- Администрация Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области
1.5. Соисполнители программных мероприятий	Отдел по жилищно-коммунального хозяйства, промышленности и строительству Администрации Шатровского района
1.6. Цель программы	Обеспечение развития транспортной инфраструктуры Кодского сельского поселения с повышением уровня ее безопасности
1.7. Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> - 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 показатели(индикаторы) программы	- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции); - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием; - достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. -Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.
1.9. Сроки и этапы реализации Программы	2018 – 2030 года; 1 этап 2018-2022 г.г., 2 этап 2023-2030 г.г.
1.10. Объем и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования программы: 1 этап - за 2018 г. - 940,0 тыс. руб., 2019 г. – 803,0 тыс. руб., 2020 г. – 900,0 тыс. руб., 2021 г. - 933,0 тыс. руб., 2022 г. – 906,0 тыс. руб.; 2 этап - 2023 – 2030 года – 9800,0 тыс. руб. К источникам финансирования программных мероприятий относятся: -бюджет Кодского сельсовета; - Объемы ассигнований бюджетных средств подлежат ежегодному уточнению, исходя из возможностей бюджета на соответствующий год.
1.11. Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов	1. Разработка проектно-сметной документации; 2. Поэтапная реконструкция и ремонт существующих объектов транспортной инфраструктуры; 3. Ремонт и капитальный ремонт дорог
1.12. Ожидаемые результаты реализации программы	В результате реализации Программы предполагается: 1. Развитие транспортной инфраструктуры; 2. Развитие транспорта общего пользования; 3. Развитие сети дорог поселения; 4. Повышение безопасности дорожного движения.
1.13. Ответственный исполнитель Программы	- Администрация Кодского сельсовета Шатровского района Курганской области

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

Село Кодское очень удачно расположено и обладает высокой степенью транспортной доступности. Ближайшая федеральная трасса Екатеринбург – Курган _ (подъезд к городам Шадринск, Курган), на которые из Шатровского района имеется выход через дорогу регионального значения Шадринск - Ялуторовск), которая также связывает село с ближайшим городом Тюмень. В городах (Курган, Тюмень) имеется воздушное и железнодорожное сообщение.

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.

2.2 Социально-экономическая характеристика Кодского сельсовета, характеристика градостроительной деятельности на территории Кодского сельсовета, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

На территории сельсовета находятся три населенных пункта: село Кодское и две деревни Черное Макарово и Кылман. На территории муниципального образования проходит асфальтовая дорога, магистральный газопровод. С районным центром связь осуществляется по асфальтовому шоссе. Муниципальное образование Кодской сельсовет граничит: на юге с Камышевским, с северо-запада Широковским, северо-востоке Мостовским, юго-востоке Бариновским муниципальными образованиями. Расположен в бассейне реки Исеть, на востоке от райцентра и расстояние между ними 25 км. По природным условиям территория относится к лесостепной зоне, которая характеризуется чередованием изолированных друг от друга участков леса с пространством полей. На востоке территории за рекою Исетью простираются в основном уже одни лесные массивы.

Основным богатством является плодородная земля, заливные луга и пастбища. По берегам растут ягодные кустарники: боярышник, черемуха, калина, шиповник, смородина, рябина. Богат и разнообразен животный мир: косули, кабаны, енотовидные собаки, лисы, волки, зайцы, на речках проживают бобры и андатры. Мир птиц представляют тетерева, глухари, утки, гуси, лебеди, журавли.

Демографическая ситуация. Численность населения на 01.01.2017 г. составила 806 человек. Из них мужчин 3374, женщин 432 человек. По населенным пунктам: с. Кодское -718 человек, д.Черное Макарово- 77 человек, д. Кылман – 11 человек.

В селе Кодское находится предприятие СПК «Колхоз «Русь». Основными видами деятельности являются выращивание зерновых культур, производство молока и разведение молодняка КРС.

На территории поселения функционируют: Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Кодская основная общеобразовательная школа», МКДОУ «Кодской детский сад».

Кодская школа рассчитана на 350 мест. Детский сад на 30 мест.

Дом культуры на 330 посадочных мест, библиотека – на 50 мест, располагаются в селе Кодское. 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. Книжный фонд библиотек составляет 5405 тыс. экз.

На территории Кодского сельсовета работает один ФАП, шесть торговых точек, связь, сберкасса.

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.

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Автомобильный транспорт

На территории сельсовета находятся три населенных пункта: село Кодское и две деревни Черное Макарово и Кылман. На территории муниципального образования проходит асфальтовая дорога, магистральный газопровод. С районным центром связь осуществляется по асфальтовому шоссе.

Кодское сельское поселение 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 Кодского сельсовета составляет 23,494 км, из них с твёрдым покрытием 1,493 км.

В областной собственности находятся 1,738 км дорог.

В том числе: асфальтобетонных 1,738 км;

В собственности сельского поселения 8,545 км дорог.

В том числе: асфальтобетонных и цементобетонных 0,782 км; грунтовых 7,763 км

Основной транспортной артерией в поселке является главная улица и основные улицы в жилой застройке. В частности, в с. Кодское такой улицей является ул. Центральная, 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 Кодского сельсовета выполнены работы по ремонту участков автомобильных дорог местного значения по ул. Чернышева, ул. Городищенская, ул. Зеленая. 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 Кодского 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.

2.3 Транспортное обслуживание населения

Обслуживание территории и населения Кодского сельсовета пассажирским транспортом не осуществляется. Пассажирское сообщение по территории района осуществляется в основном личным транспортом.

Межрегиональная автомобильная дорога «Шадринск – Ялуторовск» связывает с. Кодское с основными городами уральского региона – Шадринском, Курганом, Тюменью, обслуживается пассажирским транспортом.

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.

2.4 Характеристика сети дорог Кодского 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 Кодского 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 Кодского сельсовета, находящиеся в

муниципальной собственности муниципального образования –Кодского 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 Кодского 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 Кодского сельсовета, эксплуатационное состояние значительной части улиц села, не соответствует требованиям нормативных документов и технических регламентов. Протяжённость автомобильных дорог общего пользования на территории Кодского сельсовета составляет 23,494 км

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения,
в границах Кодского сельсовета**

№ п/п	Идентификационные номера автомобильных дорог	Наименования автомобильных дорог	Всего, км.
		С. Кодское	
1.	37 240 828 ОП МП 001- 001	Улица Городищенская с. Кодское	1.188
2.	37 240 828 ОП МП 001- 002	Улица Зеленая с. Кодское	0.599
3.	37 240 828 ОП МП 001- 003	Улица Степная с. Кодское	0.999
4.	37 240 828 ОП МП 001- 004	Улица Речная с. Кодское	0.557
5.	37 240 828 ОП МП 001- 005	Улица Зимняя с. Кодское	0.517
6.	37 240 828 ОП МП 001- 006	Улица Школьная с. Кодское	1.191
7.	37 240 828 ОП МП 001- 007	Улица Молодежная с. Кодское	0.439
8.	37 240 828 ОП МП 001- 008	Улица Чернышева с. Кодское	0.985
9.	37 240 828 ОП МП 001- 009	Улица Колхозная с. Кодское	0.481
10.	37 240 828 ОП МП 001- 010	Улица Короткая с. Кодское	0.312

11.	37 240 828 ОП МП 001- 011	Улица Дачная с. Кодское	0.208
12.	37 240 828 ОП МП 001- 012	Улица Центральная участок № 2 с. Кодское	0,172
13.	37 240 828 ОП МП 001- 013	Улица Заречная с. Кодское	0,711
14.	37 240 828 ОП МП 001- 014	Улица Островная с. Кодское	0,380
15.	37 240 828 ОП МП 001- 015	Улица Лапина с. Кодское	1,442
16.	37 240 828 ОП МП 001- 016	Улица Скородум с. Кодское	0.845
17.	37 240 828 ОП МП 001- 017	Переулок Зеленый с. Кодское	0,324
18.	37 240 828 ОП МП 001- 018	Переулок Рабочий с. Кодское	0,155
19.	37 240 828 ОП МП 001- 019	Переулок Горный с. Кодское	0,164
20.	37 240 828 ОП МП 001- 020	Переулок Малый Горный с. Кодское	0,119
21.	37 240 828 ОП МП 001- 021	Переулок Городищенский с. Кодское	0,406
22.	37 240 828 ОП МП 001- 022	Пер. Степной с. Кодское	0.148
23.	37 240 828 ОП МП 001- 023	Переулок Центральный с. Кодское	0,148
24.	37 240 828 ОП МП 001- 024	Переулок Береговой с. Кодское	0,204
25.	37 240 828 ОП МП 001- 025	Переулок Ясный с. Кодское	0,179
26.	37 240 828 ОП МП 001- 026	Переулок Молодежный с. Кодское	0,141
27.	37 240 828 ОП МП 001- 027	Переулок Лиственный с. Кодское	0,259
28.	37 240 828 ОП МП 001- 028	Переулок Лапина с. Кодское	0,355
29.	37 240 828 ОП МП 001-029	Подъезд к водокачке с. Кодское	0.121
30.	37 240 828 ОП МП 001- 030	Подъезд к кладбищу с. Кодское	0,056
31.	37 240 828 ОП МП 001- 031	Подъезд к электростанции с. Центральной с. Кодское	0,149
32.	37 240 828 ОП МП 001-032	Проезд к трассе через старое кладбище с. Кодское	1,388
33.	37 240 828 ОП МП 001- 033	Подъезд к мельнице с. Кодское	0,676
34.	37 240 828 ОП МП 001- 034	Подъезд с. Кодское- Кылман Д. Кылман.	3,780
35.	37 240 828 ОП МП 002- 001	Улица Береговая д. Кылман	0,327
36.	37 240 828 ОП МП 002- 002	Улица Лесная	0,862
37.	37 240 828 ОП МП 002- 003	Проезд на д. Кылман западный Д. Черное- Макарово.	0,610
38.	37 240 828 ОП МП 003- 001	Улица Рабочая д. Черное- Макарово	0,767
39.	37 240 828 ОП МП 003- 002	Улица Колхозная д. Черное- Макарово	0,869
40.	37 240 828 ОП МП 003- 003	Улица Береговая д. Черное- Макарово	0,353
41.	37 240 828 ОП МП 003- 004	Подъезд к кладбищу д. Черное- Макарово	0,226

итого		23,494
-------	--	--------

В 2015-16 годах выполнен ремонт участков автомобильных дорог по ул. Чернышева, ул. Школьная, ул. Зеленая, ул. Городищенская с целью приведения в соответствие с нормативными требованиями и повышения комфорта движения автотранспортных средств.

2.5 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. В Кодском сельском поселении в 2016 году зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествий (в 2016 году – 0 ДТП), в результате которых, погибло 0 человека (в 2016 году погибло 0 чел.) и получили травмы 0 человека (в 2016 году – 0 чел.) Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории Кодского сельского поселения 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.

2.6 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.

2.7 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 Кодского сельсовета, утвержденный решением Кодской сельской Думы от 19.11.2012 г. № 81;

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

2.8, Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры села Кодское являются средства бюджета муниципального образования – Кодского 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 Кодского 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 Кодского 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. - 940,0 тыс. руб., 2019 г. – 803,0 тыс. руб., 2020 г. – 900,0 тыс. руб., 2021 г. - 933,0 тыс. руб., 2022 г. – 906,0 тыс. руб.; 2 этап - 2023 – 2030 года – 9800,0 тыс. руб.

3. 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 Кодского сельсовета не планируется. В связи с отсутствием предприятий на территории Кодского сельсовета интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

Основными транспортными артериями на территории Кодского 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.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

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

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

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

3.3. Прогноз развития транспортно 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.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

3.6 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.

4. 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 Кодском 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.

5. 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:

1. Содержание дорог в требуемом техническом состоянии;
2. Обеспечение безопасности дорожного движения.

ПЕРЕЧЕНЬ

программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Кодского 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. Городищенская, с. Кодское 250 м.	2017 г.	300,0	Администрация Кодского сельсовета
2.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул. Рабочая, д. Черное Макарово 250 м.	2018 г.	250,0	Администрация Кодского сельсовета
3.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул. Речная, пер. Зеленый, с. Кодское	2019 г.	803,0	Администрация Кодского сельсовета
4.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул. Городищенская, ул. Зеленая, с. Кодское.	2020г.	900,0	Администрация Кодского сельсовета
5.	Ремонт участка и содержание автодороги по ул. Островная, ул. Зимняя, с. Кодское	2021 г.	933,0	Администрация Кодского сельсовета
6.	Ремонт и содержание участка автодороги по ул Центральная уч № 2, ул. Заречная, с. Кодское.	2022 г.	906,0	Администрация Кодского сельсовета
7.	Ремонт и содержание автодороги с. Кодское, д. Черное Макарово, ремонт плотины через реку «Ерзовка»	2023-2030 г.	9800,0	Администрация Кодского сельсовета

6. 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 Кодского сельсовета. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Кодского 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	940,0	803,0	900,0	933,0	906,0	9800,0
	Итого		940,0	803,0	900,0	933,0	906,0	9800,0

7. 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.

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

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

7.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы: 1-й этап - расчет Р1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»; 2-й этап - расчет Р2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»; 3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

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

7.5. Расчет Р1 - 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

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

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

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

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: $K_i = \text{Пі факт} / \text{Пі пл} * 100\%$, (3)

где: Пі факт - фактическое значение i показателя за отчетный год; Пі 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:

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

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

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

7.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$; муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$; муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$ муниципальная программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$\text{Ритог} = (P1 + P2) / 2, (6)$$

где: Ритог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

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

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение Р итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовый отдел администрации Шатровского района.

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