



Общество с ограниченной ответственностью
«Архстройпроект»

ИНН 4501142772 ОГРН 1084501006842

СРО №0563.03-2010-4501142772-П-123

НП «СРО «Союз проектных организаций Южного Урала»

Лицензия № МКРФ 02206 от 19.01.2015г., выдана

Министерством культуры РФ

Сертификат соответствия требованиям системы добровольной
сертификации негосударственных экспертных организаций и
экспертов №0110-15 от 24.03.2015г.

НП «Партнерство судебных экспертов»

г.Курган, ул.К.Мяготина, 117/VI
www.asp45.ru

тел.8(3522)46-64-35, 228-025
e-mail: asp45@mail.ru

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ БОРОВЛЯНСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ
БЕЛОЗЕРСКОГО РАЙОНА КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ
НА ПЕРИОД 2017-2040 ГОДЫ**

**ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ
ОБОСНОВЫВАЮЩИЕ МАТЕРИАЛЫ**

Руководители проекта:

Директор ООО «Архстройпроект»

А.И. Александров

Главный инженер проекта

Ю.М. Ковалев

Ответственный исполнитель

Л.В. Кротенко

**город Курган
2017 год**

Содержание

РАЗДЕЛ I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	4
ВВЕДЕНИЕ	6
РАЗДЕЛ II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА.....	8
2.1. Положение Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области в структуре пространственной организации Курганской области	8
2.2. Социально-экономическая характеристика Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	9
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	11
2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	11
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)	14
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	14
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	15
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	15
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	15
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	16
2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета.....	17
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета.....	17
2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	18
РАЗДЕЛ III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА БЕЛОЗЕРСКОГО РАЙОНА.....	19
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения	19
3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.....	20
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	20
3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.....	20
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	22
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения	22
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	23
РАЗДЕЛ IV. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА	24
РАЗДЕЛ V. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА	25
5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	25
5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	25
5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	25
5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения....	26

5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	26
5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог местного значения Боровлянского сельсовета	26
5.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков	27
РАЗДЕЛ VI. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА	28
РАЗДЕЛ VII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА	29
РАЗДЕЛ VIII. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА БЕЛОЗЕРСКОГО РАЙОНА.	31

РАЗДЕЛ I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Боровлянский сельсовет Белозерского района Курганской области на период 2017-2040 гг. (далее – Программа)
Основания для разработки Программы	– Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. № 190-ФЗ (ред. от 03.07.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017); – Федеральный закон от 10.06.2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; – Федеральный закон от 25.02.1999г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений»; – Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; – Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; – Федеральная целевая программа «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года»; – Генеральный план муниципального образования Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области (утверждён Решением Боровлянской сельской Думы от 27 сентября 2016 года № 13-2); – Устав Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области.
Заказчик Программы	Администрация Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области
Разработчик Программы	ООО «Архстройпроект» 640000, г.Курган, ул.К.Мяготина, д. 117/VI. тел.8(3522)46-64-35, 228-025
Цели Программы	Создание условий для развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.
Задачи Программы	1. Обеспечить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность; 2. Обеспечить доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования; 3. Обеспечить развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения; 4. Обеспечить развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью; 5. Обеспечить создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; 6. Обеспечить создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; 7. Обеспечить условия для пешеходного и велосипедного передвижения

	населения; 8. Обеспечить эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Технико-экономические показатели: - Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %; - Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %; - Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км; - Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.; - Количество спроектированных и устроенных тротуаров; - Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед. Финансовые показатели: - Снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог. Социально-экономические показатели: - Обеспеченность населения сельсовета доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %; - Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств.
Срок и этапы реализации программы	С 2017 года по 2040 год I этап реализации: с 2017 по 2022 годы II этап реализации: с 2023 по 2040 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	– Определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения; – Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства; – капитальный ремонт моста в с. Боровлянка; – реконструкция моста через реку Неяп в п.с.т. Стеклозавод; – реконструкция улично-дорожной сети всех населенных пунктов Боровлянского сельсовета в пределах центральных улиц с обустройством асфальто-бетонного покрытия дорог и строительством тротуаров; – реконструкция автодороги «Подъезд к Тебеняжское» (1,9 км) с созданием асфальто-бетонного покрытия; – размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха населения; – развитие сети велосипедных дорожек преимущественно в зонах рекреационного освоения; – строительство СТО в с. Боровлянка в составе промышленных территорий села; – комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Боровлянском сельсовете.
Объемы и источники финансирования программы	Источники финансирования: - местный бюджет, районный и областной бюджеты, инвестиции: 2017 г. – 500,0 тыс. руб. Средства местного бюджета на 2017-2040 годы уточняются при

	формировании бюджета на очередной финансовый год
Ожидаемые результаты реализации программы	– Повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; – Обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры; – Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения; – Повышение безопасности дорожного движения.

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией развития муниципального образования и планом реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально- муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, утверждается органами местного самоуправления поселения на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

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

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

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков

автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

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

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Курганской области, администрации Белозерского района, администрации Боровлянского сельсовета. Администрация сельсовета ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области на 2017 - 2040 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ
- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»
- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- Генерального плана Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области (Утверждён Решением Боровлянской сельской Думы от 27 сентября 2016 года № 13-2).

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу. Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие сельсовета и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

РАЗДЕЛ II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

2.1. Положение Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области в структуре пространственной организации Курганской области.

Территория Боровлянского сельсовета входит в состав территории Белозерского района Курганской области, расположена в северной его части и северо-западной части Курганской области.

В сельской системе расселения все населенные пункты Боровлянского сельсовета имеют общую инфраструктуру, интенсивные межселенные связи, находятся на расстоянии от 1,5 до 6 км и связаны между собой автомобильными дорогами регионального и местного значения. Форма расселения – компактная.

Административный центр Боровлянского сельсовета - село Боровлянка связан:

- с районным центром - селом Белозерское автомобильной дорогой федерального значения «Иртыш», расстояние составляет 50 км;

- с областным центром - городом Курганом автомобильной дорогой федерального значения «Иртыш», расстояние составляет 99 км, что позволяет характеризовать территорию Боровлянского сельсовета в системе расселения Курганской области как дальний пригород областного центра (принято считать расстояние до 100км).

Границы Боровлянского сельсовета определены Законом Курганской области от 15 октября 2004 года № 552 (ред. от 30.12.2010) «Об установлении границ муниципального образования Боровлянского сельсовета, входящего в состав муниципального образования Белозерского района» (принят Постановлением Курганской областной Думы от 28.09.2004 г. № 3883 вместе с «Описанием границ территории муниципального образования Боровлянского сельсовета Белозерского района»).

Общая протяженность границ муниципального образования - 111.89 км.

Границы муниципального образования Боровлянского сельсовета на разных участках совпадают с участками границ муниципальных образований: Шатровского района, Ягоднинского, Першинского, Памятинского, Вагинского сельсоветов и Тюменской области.

Протяженность границ Белозерского сельсовета на разных участках составляет:

- между Боровлянским сельсоветом и Тюменской областью - 49.12 км;
- между Боровлянским и Вагинским сельсоветами - 13.67 км;
- между Боровлянским и Памятинским сельсоветами - 4.19 км;
- между Боровлянским и Першинским сельсоветами - 17.01 км;
- между Боровлянским и Ягоднинским сельсоветами - 10.89 км.

В соответствии с Законом Курганской области от 27.12.2007 № 316 «Об административно-территориальном устройстве Курганской области» в состав Боровлянского сельсовета входят три населенных пункта: **село Боровлянка, деревня Тебеньакское, поселок сельского типа Стеклозавод.**

Таблица 1

Структура расселения Боровлянского сельского поселения на 1 января 2017 года

№ п/п	Наименование населённого пункта	Численность населения		Площадь территории населенных пунктов		Плотность населения, человек на 1 кв. км, *
		Чело- век	в % от общей численности населения сельского поселения	га	в % от общей площади нас-х пунктов	
	Боровлянский сельсовет, всего	1355	100	385	100	-
	В том числе населенные пункты:					
1	с. Боровлянка	894	66	224,5	53	4
2	д. Тебеньякское	11	1	73,6	17	0,2
3	п.с.т. Стеклозавод	450	33	129,7	30	3,5

*- при расчете из площади территории исключены «необитаемые» пространства – водные и лесные объекты.

Современная планировочная ситуация Боровлянского сельсовета сформировалась на основе ряда факторов: географического положения поселения, природных условий и ресурсов, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения.

2.2. Социально-экономическая характеристика Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

1. Территория Боровлянского сельсовета обладает природным, демографическим и социально-экономическим потенциалом, который при более полном, рациональном и эффективном использовании может обеспечить устойчивое многоотраслевое развитие, полную занятость, высокие уровень и качество жизни сельского населения.

В настоящее время территория Боровлянского сельсовета как социально-территориальная подсистема общества выполняет следующие важнейшие общенациональные функции:

- Производственная функция, которая направлена на удовлетворение потребностей местного населения в продовольствии, продукции охотничьего и рыбного хозяйства, лесных ягод и грибов местного населения, а также городских жителей из других регионов, а также на производство продукции лесопереработки и других строительных материалов;

- Демографическая функция, которая направлена на увеличение демографического потенциала Курганской области;

- Трудоресурсная функция, которая направлена: с одной стороны на обеспечение городов (Кургана, Тюмени и Тюменской области) мигрировавшей из села рабочей силой (прежде всего для занятия рабочих мест, не востребованных горожанами), в том числе маятниковая миграция и работа вахтовым методом. С другой стороны, стабильно работающие городские организации размещают на проектируемой территории свои хозяйствующие субъекты (например ООО "Курганстальмост Лес) и привлекают трудоспособное сельское население для работы в этих организациях. Кроме того, трудовые ресурсы проектируемой территории используются местными хозяйствующими субъектами;

- Жилищная функция, которая направлена на размещение на сельских территориях жилых домов граждан для постоянного проживания, а также в режиме второго жилья для

горожан из г. Тюмени;

- Пространственно-коммуникационная функция, которая направлена на размещение и обслуживание дорог, линий электропередачи, связи и других инженерных коммуникаций;
- Социальный контроль над сельской территорией, который направлен на содействие органам государственной власти и местного самоуправления в обеспечении общественного порядка и безопасности в сельских поселениях.

Выполнение территорией Боровлянского сельсовета указанных функций является важнейшим условием для успешного социально-экономического развития Курганской области.

2. На территории Боровлянского сельсовета существуют диспропорции пространственного развития среди отдельных населенных пунктов. С учётом того, что на территории села Боровлянка и п.с.т. Стеклозавод сохранены все здания социальной инфраструктуры, построенные во второй половине 20 века, где размещены учреждения, исполняющие базовые социальные функции: образования, медицинского обслуживания и торговли, вышеназванные территории обеспечены необходимыми социальными объектами и коммуникациями (разной степени износа), обеспечивающими населению комфорт и повышенное качество жизни в значительно большей степени, чем в деревне Тебеньякское.

3. Положительно оценивается отсутствие на территории поселения значительных источников загрязнения атмосферного воздуха.

4. Положительно характеризуется планировка в виде групп жилых домов в каждом из сельских населенных пунктов Боровлянского сельсовета, что позволяет наиболее экономично сооружать инженерно-технические сети, лучше использовать местные условия, создавать живописные архитектурно-пространственные композиции.

5. Санитарно-гигиенические условия территории Боровлянского сельсовета (состояние воздушного бассейна, почвенно-растительного покрова, качество воды) благоприятны для ведения сельского хозяйства. На территории населенных пунктов возможно строительство объектов социальной инфраструктуры, а также размещение предприятий, не превышающих IV класс опасности.

6. Неудовлетворительным фактом является недостаточная степень благоустройства территорий всех населенных пунктов Боровлянского сельсовета, а также отсутствие благоустроенных зон рекреации местного значения.

7. Неблагоприятными для размещения объектов гражданского строительства и рекреационного назначения по санитарно-гигиеническим условиям являются участки, попадающие в санитарно-защитные зоны от животноводческих комплексов, законсервированного скотомогильника, транспортных магистралей, коммунальных сооружений.

8. Развитие расселения на территории Боровлянского сельсовета возможно в случае активизации под воздействием различных факторов: положительной социально-экономической динамики и наличия градостроительных возможностей. Наиболее важными характеристиками этого процесса являются: уровень интенсивности производственных, хозяйственных и социальных связей между населенными пунктами сельсовета; степень взаимосвязанности мест проживания с местами приложения труда, центрами общественного обслуживания; соотношение численности населения, проживающего в разных населенных пунктах.

9. Мероприятиями Генерального плана Боровлянского сельсовета предусмотрено создание в Боровлянском сельсовете среды, которая привлекала бы, в первую очередь местных жителей, а также образованных людей и квалифицированных специалистов с других территорий, которые, с одной стороны, обладают ограниченными финансовыми средствами, но с другой стороны, желают улучшить свои жилищные условия, переехать в Боровлянский сельсовет на постоянное место жительства.

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств... Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Транспортная инфраструктура Боровлянского сельсовета характеризуется развитой сетью и имеет в своем составе объекты и линейные сооружения автомобильного транспорта, а также стационарные мосты (путепроводы) и трубы.

Все населённые пункты поселения связаны автодорожным сообщением между собой, с административным центром поселения с.Боровлянка и с административным центром Белозерского района с.Белозерское системой автодорог регионального (областного) и муниципального уровней. Протяжённость автомобильных дорог составляет 49,8 км.

Транспортная инфраструктура Боровлянского сельсовета является составляющей инфраструктуры Белозерского района Курганской области.

Железнодорожный транспорт на территории Боровлянского сельсовета отсутствует.

Ближайшая железнодорожная станция находится на расстоянии в 72 км по прямой (г.Ялуторовск).

Внешние транспортно-экономические связи Боровлянского сельсовета с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

В настоящее время на местных дорогах эксплуатируется два моста, которые требуют проведения анализа их состояния.

Планировочное начертание улично-дорожной сети населенных пунктов Боровлянского сельсовета сложилось исторически под влиянием многих факторов. Основными факторами является географическое положение проектируемой территории, природные ограничения (леса и реки), а также историческая ориентация жилых территорий на водные объекты.

Большая часть улично-дорожной сети находится в удовлетворительном состоянии и требует реконструкции. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Таблица 2

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Курганской области, проходящих по территории Боровлянского сельсовета на 1 января 2017 года

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км		Характеристика дороги				Идентификационные номера автомобильных дорог
		всего, км	в том числе с твердым покрытием	Ширина проезжей части, м	Ширина зем. полотна, м	Материал покрытия	Категория дороги	
1	Подъезд к Боровлянка	1,9	1,4	5,6-6,7	8,85-15,4	а/б	IV	37 ОП МЗ 37 Н - 0227
2	Подъезд к Стеклозавод	3,3	3,3	5,9-6,1	9,0-9,6	а/б	IV	37 ОП МЗ 37 Н - 0228
3	Подъезд к Тебеняжское	1,9	-	-	7,0-8,0	грунт	IV	37 ОП МЗ 37 Н - 0229
	Всего:	7,100	4,700					

Таблица 3

Искусственные сооружения, расположенные на автомобильных дорогах Боровлянского сельсовета

№ /п	Наименование автомобильных дорог	Мосты (путепроводы) шт/пог.м.				Трубы (без труб на съездах) шт/пог.м.		
		Всего	в том числе			Всего	в том числе	
			капитального типа	ж/б	деревянные		ж/б	металлические
1	Подъезд к Боровлянка	-	-	-	-	2/29,14	2/29,14	-
2	Подъезд к Стеклозавод	1/20,1	1/20,1	1/20,1	-	1/22,0	1/22,0	-
3	Подъезд к Тебеняжское	1/26	-	-	1/26	-	-	-
	Итого	2/31,3	2/31,3	2/31,3	-	3/51,14	3/51,14	-

Таблица 4

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Боровлянского сельсовета

п/п №	Кадастровый номер объекта недвижимого имущества	Адрес объекта недвижимого имущества	Идентификационный номер	Протяженность, м
1	2	3	5	6
	село Боровлянка			
1	45:02:020101:1087	ул. Советская	37204813 ОПМП 001-001	1183
2	45:02:020101:1084	ул. Ново-Северная	37204813 ОПМП 001-002	561
3	45:02:020101:1094	ул. Северная	37204813 ОПМП 001-003	451
4	45:02:020101:1090	ул. Комсомольская	37204813 ОПМП 001-004	811

5	45:02:020101:1108	ул. Рабочая	37204813 ОПМП 001-005	1578
6	45:02:020101:1100	ул. Братьев Бургер	37204813 ОПМП 001-006	864
7	45:02:020101:1101	ул. Пролетарская	37204813 ОПМП 001-007	2071
8	45:02:020101:1095	ул. Науменко	37204813 ОПМП 001-008	619
9	45:02:020101:1091	ул. Чащина	37204813 ОПМП 001-009	365
10	45:02:020101:1098	ул. Первомайская	37204813 ОПМП 001-010	322
11	45:02:020101:1088	ул. Кармалюка	37204813 ОПМП 001-011	977
12	45:02:020101:1082	пер. Первомайский	37204813 ОПМП 001-012	485
13	45:02:020101:1096	пер. Рабочий	37204813 ОПМП 001-013	287
14	45:02:020101:1089	пер. Кармалюка	37204813 ОПМП 001-014	250
15	45:02:020101:1097	1 переулок от ул. Советская до ул. Комсомольская	37204813 ОПМП 001-015	132
16	45:02:020101:1099	2 переулок от ул. Советская до ул. Комсомольская	37204813 ОПМП 001-016	162
17	45:02:020101:1093	1 переулок от ул. Комсомольская до ул. Северная	37204813 ОПМП 001-017	92
18	45:02:020101:1083	2 переулок от ул. Комсомольская до ул. Северная	37204813 ОПМП 001-018	121
19	45:02:020101:1086	переулок от ул. Пролетарской до ул. Северная	37204813 ОПМП 001-019	171
20	45:02:020101:1092	переулок от ул. Кармалюка до ул. Пролетарская	37204813 ОПМП 001-020	559
21	45:02:020101:1085	переулок от ул. Братьев Бургер до ул. Рабочая	37204813 ОПМП 001-021	237
п.с.г. Стеклозавод				
22	45:02:000000:1177	ул. Пролетарская	37204813 ОПМП 002-001	749
23	45:02:020201:609	ул. Вараксиной	37204813 ОПМП 002-002	717
24	45:02:020201:611	ул. Болотная	37204813 ОПМП 002-003	780
25	45:02:020201:612	ул. Комсомольская	37204813 ОПМП 002-004	827
26	45:02:020201:601	ул. Советская	37204813 ОПМП 002-005	768
27	45:02:020201:613	ул. Аэродромная	37204813 ОПМП 002-006	246
28	45:02:000000:1178	ул. Лесническая	37204813 ОПМП 002-007	529
29	45:02:020201:610	ул. Заречная	37204813 ОПМП 002-008	625
30	45:02:020201:614	ул. Рёлка	37204813 ОПМП 002-009	44
31	45:02:020201:605	пер. Болотный	37204813 ОПМП 002-010	208
32	45:02:020201:599	туп. Пролетарский	37204813 ОПМП 002-011	213
33	45:02:020201:603	1 переулок от ул. Пролетарской до ул. Вараксиной	37204813 ОПМП 002-012	105
34	45:02:020201:604	2 переулок от ул. Пролетарской до ул. Вараксиной	37204813 ОПМП 002-013	113
35	45:02:020201:608	проезд от ул. Кирисика до ул. Рёлка	37204813 ОПМП 002-014	304
36	45:02:020201:600	переулок от ул. Болотной до ул. Комсомольской	37204813 ОПМП 002-015	98
37	45:02:020201:607	1 переулок от ул. Комсомольская до ул. Советская	37204813 ОПМП 002-016	142
38	45:02:020201:606	2 переулок от ул. Комсомольская до ул. Советская	37204813 ОПМП 002-017	133
39	45:02:020201:602	3 переулок от ул. Комсомольская до ул. Советская	37204813 ОПМП 002-018	120
д. Тебеньякское				
40	45:02:010201:140	ул. Центральная	37204813 ОПМП 003-001	624
41	45:02:010201:134	пер. Центральный	37204813 ОПМП 003-002	76

42	45:02:010201:138	ул. Сиреневая	37204813 ОПМП 003-003	573
43	45:02:010201:136	ул. Сахалинская	37204813 ОПМП 003-004	537
44	45:02:010201:139	ул. Береговая	37204813 ОПМП 003-005	528
45	45:02:010201:133	ул. Заречная	37204813 ОПМП 003-006	504
46	45:02:010201:135	ул. Новая	37204813 ОПМП 003-007	372
47	45:02:010201:141	ул. Лесная	37204813 ОПМП 003-008	208
48	45:02:010201:137	ул. Северная	37204813 ОПМП 003-009	437
49	45:02:010201:142	переулок от ул. Сиреневая до ул. Сахалинская	37204813 ОПМП 003-010	133
Итого				23011

Общая протяженность автомобильных дорог на территории Боровлянского сельсовета составляет 49,8 км, из них только 49% дорог имеют твердое покрытие.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год). В настоящее время на территории сельсовета зарегистрировано 242 единицы техники, в том числе 188 единиц личного автотранспорта.

Таблица 5

Состав парка транспортных средств на территории Боровлянского сельсовета

Транспортное средство	Юр. лица	Физ. лица	Итого
Легковой автомобиль	8	60	68
Грузовой автомобиль	18	12	30
Трактор	25	66	91
Автобус	3	-	3
Мотоцикл	-	50	50
Итого	54	188	242

Хранение автотранспорта на территории Боровлянского сельсовета осуществляется в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

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

Внешние пассажирские перевозки осуществляются автобусным сообщением, с посадкой-высадкой пассажиров на трассе Курган-Тюмень без заезда в населённые пункты. Расстояние от с. Боровлянка – 1,5 км; п. Стеклозавод – 3,5 км; д. Тебенякское – 3 км. Также население сельсовета пользуется услугами такси.

Так как через территорию сельского поселения проходит автомобильная дорога

регионального значения Курган-Тюмень (19,7 км в границах сельсовета), то жители поселения могут перемещаться по любым автотранспортным маршрутам (в районный центр – с. Белозерское, областной центр – г. Курган, областной центр соседней Тюменской области-г. Тюмень и т.д.).

На трассе Курган-Тюмень, проходящей по Боровлянскому сельсовету оборудованы пассажирские остановки.

Автотранспортные предприятия, занимающиеся пассажирскими перевозками на территории Боровлянского сельсовета отсутствуют.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории Боровлянского сельсовета велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет, что приводит к риску возникновения дорожно-транспортных происшествий на улицах населенных пунктов с участием пешеходов и велосипедистов.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

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

Внутренние и внешние грузовые перевозки по территории Боровлянского сельсовета складываются, в основном, из перевозок строительных материалов, промышленных грузов и сельскохозяйственной продукции.

Грузовые перевозки по территории сельсовета осуществляются автомобильным транспортом.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие юридическим и физическим лицам на территории поселения, составляют 18 и 12 единиц соответственно, что составляет 12,4 % от общего количества автомобилей в поселении.

Коммунальные службы в Боровлянском сельсовете отсутствуют.

Дорожные службы в Боровлянском сельсовете отсутствуют.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах,

должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Курганской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

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.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

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

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета

Транспортная сеть на территории Боровлянского сельсовета рациональна, характеризуется развитой сетью автомобильных дорог, проложенных в меридиональных и широтных направлениях, по которым осуществляются активные транспортные связи.

Сложившаяся транспортная инфраструктура обеспечивает комфортную доступность территорий населенных пунктов, безопасность и надежность внутригородских, пригородных и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований.

Дальнейшее развитие существующей транспортной инфраструктуры целесообразно решать с учетом вновь застраиваемых территорий. Для приведения транспортной инфраструктуры в соответствие развитию экономики Боровлянского сельсовета и повышению качества жилой среды для сельского населения требуется улучшение качества покрытия грунтовых дорог и устройство тротуаров в жилой застройке, улучшение качества дорожного покрытия.

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета на 2017 – 2040 гг. подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;
- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
- постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития

транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

– Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

– Генеральный план муниципального образования Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области;

– Устав Боровлянского сельсовета Белозерского района Курганской области.

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.

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В настоящее время, ввиду ограниченности возможностей бюджета Боровлянского сельсовета, выделяется недостаточное финансирование для поддержания в надлежащем состоянии транспортной инфраструктуры поселения. Ежегодно из дорожного фонда сельсовета на эти нужды выделяется 400-500 тыс. руб.

РАЗДЕЛ III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА БЕЛОЗЕРСКОГО РАЙОНА

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

С учетом современной динамики демографических показателей в целом по муниципальному району прогнозная численность сельского населения в Боровлянском сельсовете в 2022 году составит - 1383 человек, в 2040 году – 1450 человек. Перспективная численность населения Боровлянского сельского поселения на 2022 и 2040 гг. сформирована с учетом анализа текущей динамики численности населения сельского поселения. Наибольшая доля в структуре прироста постоянно проживающего населения предполагается в поселке Стеклозавод.

Возможность решения жилищных проблем на территории Боровлянского сельсовета будет способствовать притоку на сельские территории востребованных специалистов, а созданные комфортные условия в населенных пунктах Боровлянского сельсовета позволят задержать на проектируемой территории молодых специалистов и предоставить жильё для молодых семей и на селе.

Генеральный план Боровлянского сельсовета предусматривает ведение жилищного строительства во всех населенных пунктах Боровлянского сельсовета по проектам комплексной компактной застройки и благоустройства с.Боровлянка, п.с.т.Стеклозавод и д.Тебеняжское. Эти решения повысят уровень комфортности и привлекательности проживания населения в сельской местности, а также обеспечат рост инвестиционной активности в социально-экономическом развитии сельских территорий.

Таблица 6

Распределение перспективного строительства жилья по населенным пунктам Боровлянского сельсовета

№ п/п	Наименование населенного пункта	Существующий жилой фонд, м ²	Объем строительства по годам, м ²	
			до 2025года	до 2040 года
1.	с. Боровлянка	19765,38	340	2900
2.	п.с.т. Стеклозавод	10891,13	320	2360
3.	д.Тебеняжское	655,49	226	2000
	Итого:	31312	886	7260

При осуществлении намеченных мероприятий прогнозируются следующие результаты:

- увеличение жилого фонда в целом по сельсовету в 1,3 раза;
- повышение жилищной обеспеченности населения в населенных пунктах в 1,5 раза с 18,3 до 27,5 м² общей площади на 1 человека (м²/чел);
- развитие территорий: увеличение площади жилых кварталов в населенных пунктах в 1,2 раза; введение комплексной жилой застройки по проектам планировки, приведение социальной инфраструктуры к нормативным показателям, развитие инженерной инфраструктуры;
- изменение структуры жилищного строительства и фонда, увеличение удельного веса комфортного жилья.

Развитие экономической базы Боровлянского сельсовета предполагается следующим:

- сохранение и развитие на проектируемой территории отрасли производства и переработки сельскохозяйственной продукции (п.с.т.Стеклозавод, д.Тебеняжское);

- создание новых промышленных территорий (п.с.т.Стеклозавод, с.Боровлянка);
- развитие предприятий субъектов малого предпринимательства, как наиболее гибких в плане развития во всех населенных пунктах сельсовета;
- организация санитарно-защитных зон предприятий.

Для всех видов производств проектируемой территории в качестве положительного фактора рассматривается возможность реализации экспортного потенциала и формирование внешнего спроса на продукцию и услуги, производимые на территории Боровлянского сельсовета. Предусмотренные мероприятия также учитывают возможности для развития малого предпринимательства на проектируемой территории и позволяют увеличить занятость местного населения.

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

Прогнозирование транспортного спроса населением Боровлянского сельсовета опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

В период реализации программы не предполагается значительного изменения численности населения. С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Транспортная связь с районным и областным центрами будет осуществляться автомобильным транспортом, внутри населенных пунктов - личным транспортом и пешеходным сообщением.

Прогнозируется увеличение грузопотока на территории сельсовета в связи с реализацией мероприятий, предусмотренных Генеральным планом Боровлянского сельсовета в части строительства объектов производственно-хозяйственного комплекса.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные и железнодорожные перевозки на территории Боровлянского сельсовета не осуществляются.

Водный транспорт на территории Боровлянского сельсовета не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – важная составная часть инфраструктуры Боровлянского сельсовета, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Боровлянском сельсовете. В случае запуска автобусного маршрута в с. Боровлянка, необходимо предусмотреть строительство автобусной остановки в населенном пункте.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения Боровлянского сельсовета, входящие в состав улично-дорожной сети имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно

сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу автотранспортных средств и дополнительному расходу топлива.

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

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортной инфраструктуры сельсовета проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствии с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 7

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25
Улица в жилой застройке основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0
Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

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

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических

факторов.

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

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 8

Основные показатели улично-дорожной сети Боровлянского сельсовета

№	Тип покрытия	Ед. изм.	Кол-во		
			2017	I этап	II этап
1	Асфальт	км	0	2,9	5,9
2	Грунт	км	23	23,6	27,15

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

По прогнозу на долгосрочный период до 2040 года обеспеченность жителей Боровлянского сельсовета легковыми автомобилями составит:

- в 2017 году-179 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2022 году- 193 автомобиля на 1000 жителей;
- в 2040 году- 243 автомобиля на 1000 жителей.

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

В Боровлянском сельсовете на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2040 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В перспективе возможно ухудшение ситуации в области безопасности дорожного движения из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

– несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

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

– повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятным.

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер на территории Боровлянского сельсовета будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

обеспечить увеличение доли автомобилей, использующих в качестве топлива сжиженный газ.

РАЗДЕЛ IV. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Боровлянского сельсовета.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

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 Боровлянского сельсовета предполагается проведение умеренно активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для стабилизации социально-экономических процессов.

Сценарий характеризуется сохранением экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, отсутствием падения деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории Боровлянского сельсовета 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.

РАЗДЕЛ V. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

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

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

В случае строительства санатория в с. Боровлянка, предполагается организация автобусного маршрута из г. Тюмень и г. Курган для обеспечения нужд отдыхающих в приезде/отъезде из санатория либо внесение изменений в существующие маршруты пассажирских перевозок между этими городами с заездом в с. Боровлянка. Для этого необходимо предусмотреть возможность для строительства автобусной остановки в с. Боровлянка.

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

Предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети населенных пунктов Боровлянского сельсовета в увязке с планировочной структурой сельского поселения и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Классификация улично-дорожной сети, в соответствии со СП 42.13330.2011 (СНиП 2.07.01-89*), принята следующая: поселковая дорога, главная улица, жилая улица.

В плане развития улично-дорожной сети (УДС) с. Боровлянка предлагается:

- дополнить улично-дорожную сеть дорогами, проездами и тротуарами в новых жилых кварталах преимущественно в восточной, западной и южной частях села Боровлянка прокладкой дорог главного и второстепенного уровня;
- существующую улично-дорожную сеть расширить и дополнить на новые жилые кварталы преимущественно прямоугельно-решетчатой системы;
- сформировать сеть дополнительных проездов в проектируемой производственной зоне в южной части села Боровлянка;
- асфальтирование дорожного покрытия всех центральных улиц села.

В плане развития УДС д. Тебенякское предлагается:

- незавершенную существующую улично-дорожную сеть в западной и восточной частях деревни закольцевать дорогами в новых жилых кварталах;
- организовать дополнительные проезды к новым производственным объектам;
- асфальтирование дорожного покрытия улиц Центральная, Сиреневая и Сахалинская;

В плане развития УДС п.с.т. Стеклозавод предлагается:

- асфальтирование дорожного покрытия всех центральных улиц поселка;
- продлить улицу Аэродромная и строительство улиц в новых жилых кварталах;
- сформировать сеть дополнительных проездов в проектируемой жилой застройке в северной части поселка;

Во всех населенных пунктах сельсовета предусмотрена территория для размещения открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Предусмотрено создание в общественных и жилых зонах пешеходных зон, обеспечивающих удобные изолированные от транспортных потоков пешеходные связи.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием на центральных улицах населенных пунктов Боровлянского сельсовета;
- развитие сети велосипедных дорожек предусмотрено преимущественно в зонах рекреационного освоения.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

В целях упорядочения организации дорожного движения рекомендуется внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог местного значения Боровлянского сельсовета

Мероприятия развития сети дорог в Боровлянском сельсовете:

- текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- сохранение участков дорожно-уличной сети, показатели которых соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории;
- строительство дорожно-уличной сети согласно генеральному плану Боровлянского сельсовета;

- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- разработка проекта безопасности дорожного движения на территории сельсовета;
- внедрение проекта безопасности дорожного движения на территории сельсовета.

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

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

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений Боровлянского сельсовета учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- оборудование дорожно-уличной сети необходимыми техническими средствами организации дорожного движения, требования к которым содержатся в ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

Таким образом к реализации в рамках предполагаемого варианта развития транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета предлагаются следующие мероприятия (инвестиционные проекты) по проектированию, строительству и реконструкции:

- капитальный ремонт моста в с. Боровлянка;
- реконструкцию моста через реку Неяп в п.с.т. Стеклозавод;
- реконструкцию улично-дорожной сети всех населенных пунктов Боровлянского сельсовета в пределах центральных улиц с обустройством асфальто-бетонного покрытия дорог и строительством тротуаров;
- реконструкцию автодороги «Подъезд к Тебеняжское» (1,9 км) с созданием асфальто-бетонного покрытия;
- размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха населения;
- развитие сети велосипедных дорожек преимущественно в зонах рекреационного освоения;
- строительство СТО в с. Боровлянка в составе промышленных территорий села;
- комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Боровлянском сельсовете.

РАЗДЕЛ VI. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры Боровлянского сельсовета предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов власти Белозерского района и органов государственной власти Курганской области по развитию транспортной инфраструктуры в рамках реализации Программы.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального и областного бюджетов осуществляется в соответствии с нормативно-правовыми актами Правительства Российской Федерации, Правительства Курганской области.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В части финансирования Программы за счет средств бюджета Боровлянского сельсовета ежегодные объемы финансирования определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Боровлянского сельсовета на соответствующий финансовый год и закладываются в прогнозном периоде на промежуточный срок реализации Программы по 500 тыс.руб. ежегодно до 2022 года, без учета дополнительных источников финансирования из областного, районного и иных бюджетов.

РАЗДЕЛ VII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

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.

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.

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

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.

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.

Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, \quad (1) \text{ где:}$$

$V_{\text{факт}}$ - 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».

K «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

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 $P1 < 80\%$.

Расчет $P2$ - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле: $P2 = \text{SUM } K_i / N$, $i = 1 \dots (2)$, 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:

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

$P_i \text{ факт}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$P_i \text{ пл}$ - 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:

$K_i = 100\%$. (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)

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 $P2 < 75\%$.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$P \text{ итог} = (P1 + P2) / 2$, (6) где:

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

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.

РАЗДЕЛ VIII. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ БОРОВЛЯНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА БЕЛОЗЕРСКОГО РАЙОНА.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов 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.

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 субъекта, 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 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортные инфраструктуры 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 Боровлянского сельсовета должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Боровлянского сельсовета 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. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

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 Боровлянского сельсовета, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.