

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕЛЬСКОГО  
ПОСЕЛЕНИЯ  
ШЕКСНИНСКОГО РАЙОНА  
ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ  
на 2020 –2030годы**

2020 год

**Заказчик**

**Администрация Шекснинского муниципального района**

Юридический адрес: 162560, Россия, Вологодская область, п. Шексна, ул. Пролетарская, д. 14

Фактический адрес: 162560, Россия, Вологодская область, п. Шексна, ул. Пролетарская, д. 14

\_\_\_\_\_ **Меньшиков С.М.**

**Разработчик:**

**Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич**

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13

Фактический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н

**Контакты:**

Email: ea503532@yandex.ru

Телефон: +7 (8172) 50-35-32

\_\_\_\_\_ **Крылов И.В.**

## **Оглавление**

ВВЕДЕНИЕ .....	5
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ .....	7
<b>1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....</b>	<b>10</b>
1.1 Анализ положения Вологодской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Железнодорожного сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации .....	10
1.2 Социально-экономическая характеристика Железнодорожного сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса .....	12
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта .....	14
1.3.1. Автомобильный транспорт .....	14
1.3.2. Водный транспорт .....	14
1.3.3. Воздушный транспорт .....	14
1.3.4. Железнодорожный транспорт .....	15
1.4. Характеристика сети дорог Железнодорожного сельского поселения, параметры дорожного движения .....	15
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Железнодорожном сельском поселении. Обеспеченность парковками (парковочными местами) .....	16
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока .....	17
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения .....	17
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств .....	17
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения .....	18
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения .....	18
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения .....	19
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения .....	20
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры .....	22
<b>2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ .....</b>	<b>24</b>
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития .....	24
2.2. Прогноз транспортного спроса Железнодорожного сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта ..	24
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта .....	25
2.4. Прогноз развития дорожной сети .....	26
2.5. Прогноз уровня автомобилизации .....	26

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	27
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения .....	27
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА.....	29
4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	31
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта .....	31
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	31
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	32
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	32
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб .....	33
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Железнодорожного сельского поселения.....	33
5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	34
5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков .....	34
5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.....	34
5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения .....	36
5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности .....	37
6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	38
7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	39
8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	42
9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ .....	46

## ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также 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 муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

Одним из основополагающих условий развития городского округа является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

- Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей 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, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения Шекснинского района Вологодской области на 2020-2030 годы.
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс РФ;</li> <li>- Федеральные законы №289-ФЗ от 1 апреля 2013 г., №340-ФЗ от 3 августа 2018 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li> <li>- Генеральный план Железнодорожного сельского поселения Шекснинского района Вологодской области;</li> <li>- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</li> </ul>
Заказчик (полное и сокращенное наименование)	<p>Администрация сельского Железнодорожного сельского поселения Шекснинского района Вологодской области (далее – Заказчик)</p> <p>162560, Россия, Вологодская область, п. Шексна, ул. Пролетарская, д. 14</p> <p>контактное лицо – Ильинская Анна Геннадьевна, тел. 8 (81757) 2-19-91, e-mail: scheksna2011@yandex.ru</p>
Исполнитель	<p>Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич (далее – Исполнитель)</p> <p>160024, Вологодская область, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13</p> <p>тел: 8 8172 503 532</p>
Цели и задачи программы	<p>Целями работ являются обеспечение:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– безопасности, качества и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории поселения;</li> <li>– доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>– развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов;</li> <li>– развития транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;</li> <li>– условий для управления транспортным спросом;</li> <li>– создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</li> <li>– создания приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</li> <li>– условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</li> </ul>

	<p>– эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p> <p>Задачи работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– подготовка проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения;</li> <li>– нормативное правовое и организационное обеспечение подготовки и утверждения проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) реализации программы</p>	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом</li> <li>– Число оборудованных остановочных площадок</li> <li>– Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения</li> <li>– Велосипедное движение, число пунктов хранения мест</li> <li>– Обеспеченность парковочным пространством</li> <li>– Протяженность улично-дорожной сети</li> <li>– Количество зарегистрированных ТС</li> <li>– Уровень автомобилизации населения</li> <li>– Кол-во дорожно-транспортных происшествий</li> </ul>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</li> <li>2. Мероприятия по строительству и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</li> <li>3. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</li> <li>4. Мероприятия по ремонту и совершенствованию пешеходной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения.</li> </ol>



Срок и этапы реализации программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2020 – 2030 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p> <p>Этапы реализации программы:          I этап: 2020-2024 г.г;          II этап: 2025-2030 г.г.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Объем финансирования Программы составляет в 2020-2030 годах – 1533390 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2020 – 2030 годах, могут быть уточнены при формировании проектов бюджета.</p>

# 1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения Вологодской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Железнодорожного сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Вологодская область - субъект Российской Федерации, входит в состав Северо-Западного федерального округа.

Граничит с Архангельской областью на севере, Кировской — на востоке, с Костромской и Ярославской — на юге, с Тверской и Новгородской — на юго-западе, с Ленинградской — на западе, и Республикой Карелия — на северо-западе.

Административный центр области - г. Вологда.

В рамках муниципального устройства области, в границах административно-территориальных единиц Вологодской области всего образовано 224 муниципальных образования:

- 2 городских округа (Вологда, Череповец)
- 26 муниципальных районов, включающих
  - 22 городских поселения,
  - 174 сельских поселения.

Железнодорожное сельское поселение — муниципальное образование, находящееся в западной части Шекснинского муниципального района Вологодской области, на расстоянии 16 км от административного центра района – п. Шексна. Расстояние до областного центра – г. Вологды – составляет 100 км.

Железнодорожное сельское поселение граничит:

- на северо-востоке с Ершовским сельским поселением,
- на востоке с Нифантовским сельским поселением,
- на юго-востоке с Никольским сельским поселением,
- на западе с Череповецким муниципальным районом.

Центром поселения является деревня Пача.

Визуально границы сельского поселения и расположение населенных пунктов представлены на рисунке 1.1.



Рисунок 1.1 Карта-схема границ Железнодорожного сельского поселения

### **Краткая характеристика муниципального образования Железнодорожное сельское поселение**

Сельское поселение образовано 1 января 2006 года в соответствии с Федеральным законом № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

В настоящее время в состав Железнодорожного сельского поселения входит 29 населенных пунктов. Из них крупнейшим является: административный центр поселения – д. Пача, численность населения в остальных населенных пунктах не превышает 100 человек.

Связь сельского поселения Железнодорожное (в частности, административного центра поселения – д. Пача) с областным центром г. Вологодой, расположенном на

расстоянии 100 км, осуществляется по автодороге регионального или межмуниципального значения 19Н-099Шексна - Пача, а далее – по автодороге федерального значения А-114 Вологда – Новая Ладога.

Инфраструктура для водного транспорта отсутствует.

По территории сельского поселения Железнодорожное проходит железная дорога «Санкт Петербург – Вологда» длиной 10,8 км.

Аэропорт отсутствует. Вертолетных площадок нет.

Земли населенных пунктов только небольшой процент от всей территории. Населенные пункты сосредоточены преимущественно вдоль автомобильных дорог.

Самым крупным населенным пунктом в поселении является д.Пача в ней сосредоточена вся общественная и производственная застройка. Кроме того, д. Пача является административным центром сельского поселения.

## **Климат**

Климат сельского поселения характеризуется как умеренно-континентальный с холодной продолжительной зимой и умеренно теплым летом.

Территория района относится к строительно-климатическому району II В.

Январь является самым холодным месяцем. Средняя месячная температура воздуха составляет -12,6°С. Средняя температура июля, самого теплого месяца, составляет +17 °С.

Территория относится к зоне достаточного увлажнения. Осадки вызываются, в основном, приходящими циклонами и выпадают в виде небольших, но продолжительных снегопадов зимой и обложных дождей летом. За год выпадает 570-640 мм осадков. Зимой снежный покров лежит 5 месяцев и достигает в среднем 40-50см высоты, а в отдельные годы и 70-80см.

Характерным для всего района является преобладание в течение всего года южных и западных ветров. При этом зимой увеличивается повторяемость южных ветров, летом - западных. Восточные румбы имеют наименьшую повторяемость в течение всего года.

Для территории характерны значительные скорости ветра. В среднем за год они составляют 5м/с.

## **1.2 Социально-экономическая характеристика Железнодорожного сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

### **Анализ экономической ситуации**

Самым главным экономическим проектом развития на сегодняшний день для всего Шекснинского района и сельского поселения Железнодорожное стал индустриальный парк Шексна (далее – ИП Шексна). Здесь расположены: ООО «Северсталь ТПЗ – Шексна», АО «Абиогруп», ООО «Северная Компания».

Также на территории поселения действуют предприятия по производству лесозаготовок. Предприятия по производству пищевых продуктов и добыче полезных ископаемых отсутствуют.

### **Демографическая ситуация и анализ численности населения**

Согласно динамике численности населения (таблица 1.1), население муниципального образования с каждым годом уменьшается.

Таблица 1.1.

Численность населения Железнодорожного сельского поселения, чел.

<b>Населенный пункт</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Железнодорожное сельское поселение</b>	849	824	806	792	771	768

## **Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта**

Функции обще районного центра социального и культурно-бытового обслуживания населения, оказывающего периодические и эпизодические услуги межпоселенческого уровня, выполняет административный центр района – п. Шексна, где представлен более полный перечень учреждений обслуживания.

Деревня Пача является административным центром сельского поселения Железнодорожное. Здесь расположены: дом культуры, МОУ «Пачевская школа», Пачевский ФАП, магазины, библиотека, здание администрации, отделение почтовой связи.

К подцентру обслуживания можно отнести д. Демидово – тут расположен клуб, Демидовский ФАП, магазины, здание администрации.

В остальных населенных пунктах большую часть территорий занимает индивидуальная жилищная застройка, общественные здания преимущественно отсутствуют.

Существующий жилищный фонд постоянного населения – 17,2 тыс. м<sup>2</sup> общей площади, при общей площади жилых помещений, приходящихся в среднем на одного жителя 20,3 м<sup>2</sup>/чел.

Проблемой автомобильных дорог местного значения является отсутствие на них усовершенствованных твердых покрытий и устройств, обеспечивающих водоотвод. Все автомобильные дороги местного значения, не имеющие твердого покрытия, в осенне-весенний период становятся непроезжими, что приводит к целому ряду негативных последствий. Вследствие этого актуальной задачей в поселении является развитие благоустроенной сети автомобильных дорог.

### **Оценка транспортного спроса**

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура общественного транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) - транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории поселения, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15-25%. Культурно-бытовые - поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- Объекты трудовой деятельности. Служебные - поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые - поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50-60%.

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести железнодорожные станции.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт. Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Железнодорожное сельское поселение характеризуется достаточно низким уровнем транспортного спроса. Этому способствует низкий уровень развития транспортной инфраструктуры.

Пешеходное движение осуществляется преимущественно по проезжим частям из-за недостатка пешеходной инфраструктуры (тротуары, пешеходные переходы).

Автобусное пассажирское сообщение на территории сельского поселения представлено межмуниципальными автобусными маршрутами: №1070 Шексна – Пача (частота движения – 3 раза в неделю).

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

Центр Железнодорожного сельского поселения – д. Пача - расположена на расстоянии 16 км по автодорогам от административного центра района п. Шексна, 100 км от г. Вологда.

В системе транспортного обслуживания участвует автомобильный и железнодорожный транспорт. Транспортный каркас территории сформирован автомобильными дорогами федерального, межмуниципального и местного значения, железнодорожной линией.

#### **1.3.1. Автомобильный транспорт**

Автомобильные дороги являются основной частью транспортной системы Железнодорожного сельского поселения. От уровня транспортно – эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования и общего пользования местного значения (особенно вне границ населённых пунктов) во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения муниципального образования.

Основную роль в осуществлении внешних связей муниципального образования имеют автомобильные дороги: 19Н-043 Пача-Демидово, имеющая выход на федеральную автомобильную дорогу (обеспечивает внутренние и внешние связи сельского поселения; 19Н-099 Шексна-Пача, связывающая административный центр поселения и районный центр.

Уровень автомобилизации на территории Железнодорожного сельского поселения, характеризуется как средний. Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения принят в размере 389 единицы.

#### **1.3.2. Водный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения водное сообщение отсутствует.

#### **1.3.3. Воздушный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения воздушное сообщение отсутствует.

### 1.3.4. Железнодорожный транспорт

По территории сельского поселения Железнодорожное проходит железная дорога «Санкт Петербург – Вологда» длиной 10,8 км. На территории поселения расположены станции: Шеломово, Пачевский, 503 км.

### 1.4. Характеристика сети дорог Железнодорожного сельского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Железнодорожного сельского поселения представлена в таблице 1.2.

Таблица 1.2

#### Основные характеристики протяженности дорог

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	Протяженность, км
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе:	км	66,7
1.1	Федерального значения	км	5,5
1.2	Регионального или межмуниципального значения	км	58,1
1.3	Местного значения	км	3,1
1.4	Ведомственные а/д	км	-

Перечень автомобильных дорог межмуниципального значения, проходящих по территории Железнодорожного сельского поселения, представлен в таблице 1.3.

Таблица 1.3

#### Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (проходящие в границах поселения)

Наименование дороги (направления)	Протяженность в границах МО, км	Идентификационный номер автомобильной дороги
Добрец-Едома-Дурасово-Четвериково	11,2	19-258 ОП МЗ 19Н-011
Кичино-Антипино-Соболино	5,8	19-258 ОП МЗ 19Н-021
Пача-Демидово	12,5	19-258 ОП МЗ 19Н-043
Пача-Добрец-Красное	7,6	19-258 ОП МЗ 19Н-044
Пача-Соколово-Шеломово	6	19-258 ОП МЗ 19Н-045
Пашнец-Берендюха	1,8	19-258 ОП МЗ 19Н-046
Соколово-Старое Село	3	19-258 ОП МЗ 19Н-072
Шапкино-Соколье	6	19-258 ОП МЗ 19Н-097
Шексна-Пача	4,2	19-258 ОП МЗ 19Н-099

### Улично-дорожная сеть Железнодорожного сельского поселения

Дорожная сеть некоторых населенных пунктов сельского поселения частично сформирована дорогами общей сети регионального или межмуниципального и местного значений.

Таким образом, в сельском поселении не выделена структура улично-дорожных сетей населенных пунктов. Частично дороги регионального или межмуниципального и местного значений включены в улично-дорожную сеть населенных пунктов сельского поселения. В некоторых населенных пунктах они формируют главные улицы.

Перечень объектов дорожной сети на территории Железнодорожного сельского поселения вне границ населенных пунктов представлен в таблице 1.5.

Таблица 1.5

#### Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Железнодорожного сельского поселения вне границ населенных пунктов

Наименование	Протяженность, км	Тип покрытия
--------------	-------------------	--------------

Наименование	Протяженность, км	Тип покрытия
Покровское-Бирючово	0,877	грунтовая
Подъезд к д. Демидово	0,458	грунтовая
Старое Село - Горка	1,2	грунтовая
Подъезд к д. Лапино	0,367	грунтовая
Подъезд к д. Красный Холм	0,201	грунтовая

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) на территории Железнодорожного сельского поселения осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Автодороги, пролегающие по территории сельского поселения, нуждаются в ремонте и реконструкции. Ежегодно проводится содержание автомобильных дорог. Интенсивность дорожного движения на территории сельского поселения в общем показателе низкая. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по региональным автомобильным дорогам 19Н-043 Пача-Демидово, 19Н-099 Шексна-Пача. Внутри населенных пунктов наиболее интенсивное движение – в д. Пача. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Железнодорожном сельском поселении. Обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Уровень автомобилизации на территории Железнодорожного сельского поселения составляет на 2020 г. 299 единиц транспорта (389 автомобилей на 1000 человек).

Таблица 1.6

**Уровень автомобилизации Железнодорожного сельского поселения на 2020 гг.**

Виды транспортных средств	Кол-во
	2020 г
Общее количество автотранспортных средств, шт.	299
Численность населения муниципального образования	768
Уровень автомобилизации, ед/1000 чел	389

МНГПШекснинского района предусматривают увеличение количества зарегистрированных транспортных средств на территории района. Так, принято, что уровень автомобилизации ежегодно повышается на 14,7 авт./1000 человек.

Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются практически у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Из-за небольшого автопарка, на территории поселения дефицита парковочных мест не наблюдается, однако, на некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения не определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды». Учитывая высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной малоэтажной жилой застройке и дальнейшее развитие индивидуального жилищного строительства, прогнозируется, что жители будут обеспечены местами для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.



## **1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока**

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

В настоящее время Железнодорожное сельское поселение обслуживается автомобильным и железнодорожным транспортом.

### **Автомобильный транспорт**

Автобусное пассажирское сообщение на территории сельского поселения представлено межмуниципальным автобусным маршрутом: №1070 Шексна – Пача (частота движения – 3 раза в неделю).

### **Водный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения перевозки водным транспортом не осуществляются.

### **Воздушный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

### **Железнодорожный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения перевозки железнодорожным транспортом осуществляются в составе маршрута Череповец-Вологда. Маршрут связывает поселение с районным (п. Шексна) и областным центром (г. Вологда). Станции расположены в д. Пача, д. Шеломово, вблизи д. Кичино.

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

В соответствии со сводом правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», затраты времени на трудовые передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) не должны превышать 30 мин. Применительно к Железнодорожному сельскому поселению данные мероприятия выполняются - размеры селитебных территорий населенных пунктов таковы, что основные объекты посещения находятся в пределах пешеходной доступности от жилых зон.

Для передвижения пешеходов в Железнодорожном сельском поселении тротуары, преимущественно, не предусмотрены. Пешеходные переходы также отсутствуют.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Железнодорожного сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования.

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

Из-за отсутствия как таковых воздушной, водной инфраструктур, грузовое передвижение по территории поселения осуществляется преимущественно автомобильным, а также ж/д транспортом.

Грузовой транспорт представлен автомобилями, обслуживающими предприятия поселения. Транзитные грузовые потоки передвигаются по межмуниципальным автодорогам поселения и железной дороге «Санкт Петербург – Вологда». На территории населенных пунктов грузовой транспорт наблюдается в близости у обслуживаемых им

организаций. Информация об ограничениях движения грузового транспорта по территории поселения отсутствует.

На улично-дорожной сети Железнодорожного поселения производятся работы по их содержанию.

В летний период содержание улично-дорожной сети включает работы по:

- Грейдированию автомобильных дорог
- Вырубке кустарника по обочинам дорог

В зимний период содержание улично-дорожной сети включает работы по:

- Очистке снега на участках улично-дорожной сети

На территории поселения содержанием автомобильных дорог занимается ПАО «Вологдавтодор».

### **1.9. 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 и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

За период 2017-2019 гг. на территории Железнодорожного поселения зарегистрировано 9 дорожно-транспортных происшествий. В результате дорожно-транспортных происшествий 14 человек ранено, 1 погибло.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным ГИБДД МВД являются неудовлетворительные дорожные условия, несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение ПДД, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

В настоящее время на автодорогах на территории поселения безопасность дорожного движения обеспечивается дорожными знаками. Разметка, светофорные объекты, камеры фото- и видеofиксации отсутствуют.

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

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.

б) 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.

Транспорт по-прежнему остается одним из крупных загрязнителей окружающей среды на территории поселения. Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

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

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения**

В ходе разработки программы была определена целесообразность реализации различных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющих создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда, внешнего сообщения.

Улично-дорожная сеть поселения будет развиваться в соответствии с освоением новых площадок (под жилищное, общественное строительство). Кроме того, планируется строительство новых автомобильных дорог между населенными пунктами поселения.

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет также сделать вывод о неудовлетворительном состоянии существующих проезжих частей. Необходимо провести ремонты и реконструкции автомобильных дорог.

В целях обеспечения безопасности движения планируется развитие системы освещения.

Для организации безопасного движения пешеходов планируется устройство тротуаров и наземных пешеходных переходов (в рамках проведения реконструкций автомобильных дорог).

Кроме того, проанализировано наличие и размещение объектов, обслуживающих транспортных средств (АЗС, СТО). На территории Железнодорожного сельского поселения данные объекты отсутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения обозначены в РНГП Вологодской области. На 1200 легковых автомобилей принимается 1 топливораздаточная колонка автозаправочной станции, на 1 пост СТО приходится 200 автомобилей. Таким образом, проектом предусматривается размещение АЗС со станцией технического обслуживания.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся также остановки общественного транспорта. На территории муниципального образования оборудованные остановочные пункты расположены на автомобильной дороге А-114 - Вологда Новая Ладога.

Кроме того, проведен анализ парковочного пространства на территории поселения. В настоящее время хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются практически у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Из-за небольшого автопарка, на территории поселения дефицита парковочных мест не наблюдается, однако, на некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения не определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды». Учитывая высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной малоэтажной жилой застройке и дальнейшее развитие индивидуального жилищного строительства, прогнозируется, что жители будут обеспечены местами для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

#### **1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения**

При анализе оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 24.04.20);
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 01.03.2020) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «Об безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) «О Правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
7. Схема территориального планирования Шекснинского района Вологодской области;

8. Местные нормативы градостроительного проектирования Шекснинского района Вологодской области;
9. Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
10. СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
11. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
12. ОДМ 218.4.0052010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах.
13. «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003.
14. Устав Железнодорожного сельского поселения.
15. Генеральный план Железнодорожносельского поселения.
16. Иные нормативные правовые акты и нормативные технические документы.

Таким образом на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. От 23.05.2020 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского 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 области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий;

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

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

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

- условия для управления транспортным спросом;

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

- условия для пешеходного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения предусматривается реализация и финансирование затрат на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, которые позволят существенно улучшить состояние инфраструктуры муниципального образования и добиться опережающего роста инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организации нового бизнеса и производств на территории Железнодорожного поселения.

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.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется: ПАО «Вологдавтодор», ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Железнодорожного сельского поселения.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения транспортных средств.

В целом необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2030 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

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

### 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

#### Демографическая ситуация

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель социальной инфраструктуры — это удовлетворение потребностей населения.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объем жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Для определения направления развития территории Железнодорожного поселения выполнено прогнозирование численности населения.

Расчетная численность населения на первую очередь проекта и расчетный срок представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

#### Прогноз численности населения Железнодорожного сельского поселения

Населенный пункт	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Железнодорожное сельское поселение	768	749	733	717	702	606

#### Объем планируемого жилищного строительства

Прогноз строительства жилья на территории Железнодорожного сельского поселения проводился в рамках разработки Генерального плана Железнодорожного сельского поселения. Прогноз строительства жилья был проведен для периода до 2035 года. Согласно ему, средняя жилая обеспеченность составит 35 кв.м./чел., расчетный жилой фонд составит 43,75 тыс. кв.м.

Таблица 2.2.

#### Характеристики жилых зданий Железнодорожного сельского поселения

Показатель	Ед. изм.	2015	2030
Средняя обеспеченность жильем	м <sup>2</sup> /чел.	20,35	35
Общий объем жилищного фонда	тыс. м <sup>2</sup>	17,28	43,75

### 2.2. Прогноз транспортного спроса Железнодорожного сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Анализ сложившейся демографической ситуации в Железнодорожном сельском поселении позволяет сделать вывод о предполагаемом уменьшении объемов передвижения населения по территории муниципального образования. В связи с этим, мероприятия, предусмотренные настоящей программой, нацелены на увеличение транспортного спроса.

На расчетный срок предусматривается сохранение существующих межмуниципальных маршрутов. Создание новых маршрутов не предусмотрено.

Таблица 2.3

#### Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок



Показатель	Ед.изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количествомуниципальныхмаршрутов	ед.	1	1	1	1	1	1
-городских	ед.	0	0	0	0	0	0
-пригородных	ед.	1	1	1	1	1	1
Протяженностьвнутримуниципальныхмаршрутов	км	0	0	0	0	0	0
Протяженностьмеждугороднихмаршрутов	км	16	16	16	16	16	16

Существенного увеличения пассажиропотоков на маршрутах не прогнозируется. Детальный прогноз пассажиропотоков на маршрутах невозможен из-за отсутствия информации о пассажирских потоках для существующей ситуации.

На расчетный срок предполагается сохранение существующих межмуниципальных маршрутов ж/д транспорта. Прогноз показателей деятельности ж/д транспорта невозможен из-за отсутствия информации о существующей ситуации.

Таблица 2.4

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2030 года

Показатель	Ед.изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количествомаршрутов	ед.	Детальный прогноз показателей деятельности ж/д транспорта невозможен из-за отсутствия информации о существующей ситуации					
Протяженность	км						

На территории Железнодорожного сельского поселения деятельность водного и воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется.

Таблица 2.5

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2030 года

Показатель	Ед.изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количествомаршрутов	ед.	На территории Железнодорожного сельского поселения деятельность водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
Протяженность	км						
Перевезенных пассажиров	тыс.чел						
Перевезенных грузов	тыс.тонн						

Таблица 2.6

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2030 года

Наименованиепоказателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030	2020
Всеговылетов	выл.	На территории Железнодорожного сельского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется						
- вертолетных	выл.							
- самолетных	выл.							
Перевезенных пассажиров	тыс.чел							

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

В период реализации Программы развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта предусматривается развитие внутреннего сообщения, а также сохранение обеспечения Железнодорожного сельского поселения постоянными внешними транспортными путями. Транспортная связь внутри поселения будет осуществляться личными общественным транспортом, пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Для осуществления внешних связей предусмотрено сохранение существующих межмуниципальных автобусных маршрутов и обустройство остановки общественного транспорта в д. Пача.

Предполагается незначительное увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети.

Таблица 2.7

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Железнодорожные станции	ед.	3	3	3	3	3	3
Причал, пристань, порт	ед.	-	-	-	-	-	-
Вертолетная площадка	ед.	-	-	-	-	-	-
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	-	-	-	-	-	1

#### 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по ремонту улично-дорожной сети, исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

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

В основу схемы транспортного каркаса поселения положена система межмуниципальных и местных автодорог, проходящих в направлении наибольших транспортных потоков, связывающих между собой все населенные пункты и выходящих на внешние направления.

Таблица 2.8

#### Прогнозные значения развития дорожной сети до 2030 года, км

Наименование показателя	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Развитие УДС	66,7*	73,3*	80,7*	88,1*	92,1*	94,6*

\* - Развивается параллельно с застройкой новых районов, может быть изменены на стадии ПСД

#### 2.5. Прогноз уровня автомобилизации

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 528 единиц на 1000 человек.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года представлены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

#### Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, ед.

Показатели	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количество зарегистрированных ТС, ед.	299	303	307	310	314	362
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	389	404	419	433	448	528

Объекты транспортного обслуживания предусматриваются в непосредственной близости от региональной дороги 19Н-002 А-114 – Ирма - Камешник.

Жителям индивидуальной жилой застройки необходимо хранить личный транспорт на территории своих приусадебных участков. Недостающие места хранения личного транспорта необходимо восполнять за счет размещения наземных стоянок на территории жилой застройки. Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»

составлена таблица минимальнодопустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легковогоавтотранспорта.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также выполнение работ по содержанию, реконструкции, ремонту автомобильных дорог.

Таблица 2.10

### Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2030 года

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2017-2019	2021	2022	2023	2024	2030
1	Число зарегистрированных ДТП	ед.	9	8	7	5	3	0
2	Количество пострадавших в ДТП	ед.	14	12	10	7	4	0
3	Количество погибших в ДТП	ед.	1	1	1	1	0	0

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- 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 всех населённых пунктов;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения Железнодорожно-сельского поселения, в связи с чем усилится влияние негативных факторов, рассмотренных в п. 1.10 данной программы. В целом, все большее количество легковых транспортных средств, принадлежащих населению, соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать

выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

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.

### 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Железнодорожного сельского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании учитывалась динамика численности населения, деловая активность региона. По итогам сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Были разработаны 3 сценария на вариантной основе – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (реалистичный) и варианта 3 (оптимистичный).

**Вариант 1 (пессимистичный).** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения реконструкций и строительства автомобильных дорог. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

**Вариант 2 (реалистичный).** Развитие происходит в полном соответствии спрогнозными показателями с реализацией всех предложений по реконструкции и обустройству улично-дорожной сети. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок.

**Вариант 3 (оптимистичный).** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности, и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет стабилизация инвестиционной привлекательности территории поселения.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

#### Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

Показатель	Ед.изм	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
<b>Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок</b>					
Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом	ед.	1	1	1	1
Протяженность междугородних наземных маршрутов	км	16	16	16	16
<b>Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры</b>					
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	-	-	1	1
Количество ж/д станций	ед.	3	3	3	3
Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	%	-	-	10	10

Показатель	Ед.изм	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед	0/0	0/0	0/0	0/0
Обеспеченность парковочным пространством	%	100	100	100	100
Протяженность улично-дорожной сети	км	66,7	66,7	66,7	94,6
<b>Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения</b>					
Количество зарегистрированных ТС, ед.	ед.	299	362	362	362
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	389	528	528	528
Кол-во ДТП	ед.	9	8	0	0

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Железнодорожного поселения удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящее время, а также на перспективу до 2030 г.

Пассажирские перевозки в сельском поселении осуществляются по наземным и ж/д межмуниципальным маршрутам. Вариантами развития предполагается сохранение существующих маршрутов. Вторым и третьим вариантами предлагается обустройство остановочного пункта в д. Пача.

Также вторым и третьим вариантами развития транспортной инфраструктуры предусмотрено увеличение протяженности пешеходных дорожек. Предусматривается строительство тротуаров в: д. Пача, д. Демидово, д. Шемелево.

Увеличение протяженности улично-дорожной сети предусмотрено третьим вариантом развития транспортной инфраструктуры и предполагает: строительство а/д, связывающих населенные пункты, строительство мостов через реки.

На первую очередь и расчетный срок предусматривается рост автомобилизации. Несмотря на это, дефицита парковочных мест не ожидается.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по снижению аварийности и ДТП пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП). Вариантами предусматривается ремонт автомобильных дорог, развитие системы освещения, пешеходной инфраструктуры.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Железнодорожного сельского поселения представляется реализация третьего (оптимистичного) варианта развития транспортной инфраструктуры.

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

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

На расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения в связи с ремонтами и реконструкцией участков улично-дорожной сети, развитием системы уличного освещения. В рамках реконструкций предусмотрено развитие пешеходной инфраструктуры сельского поселения. Предусмотрены мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц, строительство объектов обслуживания автотранспорта.

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

###### **Воздушный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

###### **Водный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения развитие водного транспорта на перспективу не планируется.

###### **Железнодорожный транспорт**

На территории Железнодорожного сельского поселения предусматривается сохранение ж/д инфраструктуры и сохранение межмуниципальных ж/д маршрутов.

###### **Автомобильный транспорт**

В части автомобильных дорог проектом существующего генерального плана предусматриваются мероприятия по реконструкции и ремонту автомобильных дорог, а также мероприятия по содержанию автомобильных дорог.

Таблица 4.1

Мероприятия в области автомобильного транспорта на территории Железнодорожного сельского поселения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Реконструкция автомобильных дорог	2021-2030	100	-
Капитальный ремонт автомобильных дорог	2021-2024	100	-
Содержание автомобильных дорог	2020-2030	100	-

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

На расчетный срок предполагается сохранение существующей системы обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Также предполагается обустройство остановки общественного транспорта в д. Пача (таблица 4.2).

Таблица 4.2

Мероприятия в области транспорта общего пользования на территории Железнодорожного сельского поселения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %
--------------------------	-------------------	-----------------------------

		<b>Бюджетные средства</b>	<b>внебюджетные средства</b>
Обустройство остановочных пунктов в д. Пача	2021-2024	100	-

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог объектами дорожного сервиса – автозаправочной станции с совмещенной станцией технического обслуживания на 1 пост. Реализация мероприятия предполагается за счет внебюджетных источников – инвестиций частного бизнеса.

В Железнодорожном сельском поселении основными принципами размещения объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранить существующие объекты хранения транспортных средств;
- предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для транспорта инвалидов;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

В связи с этим, мероприятий по развитию парковочного пространства на территории Железнодорожного сельского поселения не предусмотрено.

Таблица 4.3

#### Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Строительство АЗС с совмещенной станцией технического обслуживания на а/д А-114 Вологда – Новая Ладога	2020- 2030	-	100

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

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства тротуаров в рамках реконструкций автомобильных дорог, освещения участков автомобильных дорог.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с пешеходным движением;
2. Развитие системы уличного освещения.

Таблица 4.4

#### Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Строительство тротуаров вдоль улиц	2020- 2030	100	-
Развитие системы уличного освещения	2020- 2030	100	-

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.



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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта связаны с содержанием, ремонтом и реконструкцией автомобильных дорог (мероприятие предусмотрено разделом 4.1).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

#### **4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Железнодорожногосельского поселения**

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования.

Кроме того, предусмотрено строительство автомобильных дорог с целью обеспечения транспортной доступности населенных пунктов и снижения негативного воздействия транспортной инфраструктуры на здоровье населения.

Таблица 4.5

##### Мероприятия по развитию сети дорог

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Строительство автомобильных дорог и искусственных сооружений	2021- 2030	100	-

## **5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

### **5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков**

Чтобы увеличить безопасность дорожного движения, необходимо провести следующие мероприятия на территории Железнодорожносельского поселения:

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
- содержание автомобильных дорог, в т.ч. своевременная обработка противогололедными материалами (мероприятие предусмотрено разделом 4.1);
- развитие системы освещения (мероприятие предусмотрено разделом 4.4);
- развитие пешеходной инфраструктуры (мероприятие предусмотрено разделом 4.4);
- ремонт дорожных покрытий автомобильных дорог (мероприятие предусмотрено разделом 4.1).

Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к ДТП, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дорогах.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов, предусматривают обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков улично-дорожной сети.

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

### **5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем**

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфорта для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств и негативного влияния на окружающую среду;
- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
- управления работой пассажирского транспорта, обеспечения надежности его работы и увеличения скорости и регулярности движения;
- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
- электронных платежей за транспортные услуги.

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 «Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы)», в соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем).

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

- информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;
- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;
- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами, или агрегатами транспортных средств;
- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;
- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;
- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);
- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;
- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;
- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки, должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса.

В настоящее время обозначенные проблемы на территории муниципального образования отсутствуют. В связи с этим внедрение ИТС для Железнодорожного сельского поселения нецелесообразно.

### **5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения**

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

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

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

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных 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 АЗС колонкой с газомоторным топливом (мероприятие предусматривается за счет внебюджетных источников).

Уменьшение выбросов вредных веществ возможно также при более рациональной схеме организации движения на маршруте транспортных средств, снижающей время движения транспортных средств по улично-дорожной сети, количество остановок, время задержек, повышающей скорость сообщения. Необходимо добиваться как можно меньшего времени движения транспортных средств на переходных режимах, поскольку именно при переходных режимах наблюдается повышенный выброс загрязняющих веществ.

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, также связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в населенных пунктах. К таким мероприятиям, помимо действий, связанных с улучшением эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

- 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
- строительство обходов деревень, расположенных на а/д с транзитным движением.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С этой целью предусмотрено наладить взаимодействие центральных диспетчерских служб муниципального образования с диспетчерскими пунктами на транспортных предприятиях, а также на предприятиях, занимающихся содержанием автомобильных дорог.

## **6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Мероприятия по капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры на территории Железнодорожногосельского поселения включают мероприятия по капитальному ремонту следующих автомобильных дорог:

- Покровское-Бирючово
- Подъезд к д. Демидово
- Старое Село - Горка
- Подъезд к д. Лапино
- Подъезд к д. Красный Холм.

Мероприятия по реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Железнодорожногосельского поселения включают мероприятия по реконструкции следующих автомобильных дорог:

- Добрец-Едома-Дурасово-Четвериково
- Кичино-Антипино-Соболино
- Пача-Демидово
- Пача-Добрец-Красное
- Пача-Соколово-Шеломово
- Пашнец-Берендюха
- Соколово-Старое Село
- Шапкино-Соколье
- Шексна-Пача.

Мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры на территории Железнодорожногосельского поселения включают мероприятия по строительству следующих автомобильных дорог:

- Строительство а/д Добрец - СП Никольское
- Строительство а/д д. Красное - СП Нифантовское
- Строительство а/д Дурасово-Соколово-Соболино-ИП Шексна-Демидово
- Строительство подъездного пути к ИП Шексна от ж/д путей
- Строительство автодорог в ИП Шексна
- Строительство моста через р. Шексна на проектируемой а/д Добрец - СП Никольское.

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

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса Железнодорожного сельского поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

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

– выполнение комплекса работ по строительству, конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (реконструкция, строительство новых автомобильных дорог).

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета муниципального района и Железнодорожного сельского поселения, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из бюджета муниципального района определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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 настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости реализации мероприятий, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров объекта на основании изучения местных условий.

На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная стоимость. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

- стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;
- стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
- стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;
- оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 7.1. Включает в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам капитального строительства и видам работ.



Таблица 7.1

Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Железнодорожного сельского поселения

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2025-2030гг	
<b>Воздушный транспорт</b>	-							
<b>Водный транспорт</b>	-							
<b>Железнодорожный транспорт</b>	-							
<b>Автомобильный транспорт</b>								
<b>Мероприятия по развитию сети дорог Железнодорожного сельского поселения</b>								Районный, местный бюджет
Строительство автомобильных дорог	<b>430943,4</b>	-	101943,6	114300,4	114300,4	61784	38615	
Капитальный ремонт автомобильных дорог	<b>34921,16</b>	-	13504,8	9869,7	9284,5	2262	-	
Реконструкция автомобильных дорог	<b>898107,2</b>	-	120459,2	117409,6	186025,6	193649,6	280563,2	
Содержание автомобильных дорог	<b>169418</b>	16941,8	16941,8	16941,8	16941,8	16941,8	84709	
<b>Мероприятия по развитию транспорта общего пользования</b>								
Обустройство остановочных площадок в д. Пача	*	*	*	*	*	*	*	Местный бюджет
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</b>								
Строительство АЗС с совмещенной станцией технического обслуживания на а/д А-114 Вологда – Новая Ладога	*	*	*	*	*	*	*	внебюджетные источники
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</b>								
Строительство тротуаров вдоль улиц и а/д	*	*	*	*	*	*	*	Районный, местный бюджет
Развитие системы уличного освещения	*	*	*	*	*	*	*	
<b>Всего</b>	<b>1533390</b>	<b>16941,8</b>	<b>252849,4</b>	<b>258521,5</b>	<b>326552,3</b>	<b>274637,4</b>	<b>403887,2</b>	
* - Суммы и объемы работ уточняются при разработке ПСД;								

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2020-2030 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

## 8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета округа, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

$F_i$  - фактическое значение  $i$ -го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

$N_i$  - плановое значение  $i$ -го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета округа, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$Уэф = Фф/Фп$ , где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);
- удовлетворительный (Уэф 75%);

- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 8.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реконструкция автомобильных дорог</li> <li>- Капитальный ремонт автомобильных дорог</li> <li>- Строительство автомобильных дорог</li> <li>- Содержание автомобильных дорог</li> </ul>	Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом	-Сохранение существующих межмуниципальных маршрутов; обустройство остановочных площадок в д. Пача	Увеличение пассажиропотока, обеспечение населения общественным транспортом
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реконструкция автомобильных дорог</li> <li>- Капитальный ремонт автомобильных дорог</li> <li>- Строительство автомобильных дорог</li> <li>- Содержание автомобильных дорог</li> </ul>	Увеличение доступности, эффективности грузопотока транспортной инфраструктуры
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	- Строительство АЗС с совмещенной станцией технического обслуживания на а/д А-114 Вологда-Новая Ладога	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания,
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Строительство тротуаров вдоль улиц</li> <li>- Развитие системы уличного освещения</li> </ul>	Снижение времени в пути пешеходам, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
Организация дорожного движения, повышение безопасности	Безопасность, качество и эффективность	- Реконструкция автомобильных дорог	Снижение вероятности ДТП, снижение загрузки улично- дорожной сети

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социальноэкономической эффективности
<p>дорожного движения, снижение перегруженности дороги/или их участков</p>	<p>транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Капитальный ремонт автомобильных дорог</li> <li>- Содержание автомобильных дорог</li> <li>- Строительство тротуаров вдоль улиц</li> <li>- Развитие системы уличного освещения</li> </ul>	
<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реконструкция автомобильных дорог</li> <li>- Капитальный ремонт автомобильных дорог</li> <li>- Строительство автомобильных дорог</li> <li>- Содержание автомобильных дорог</li> </ul>	<p>Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение экологической нагрузки на ОС, улучшение качества обслуживания территорий, снижение износа улично-дорожной сети</p>

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

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.

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории области является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

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. 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 городских округов и поселений (соответственно).

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.

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 городских округов и поселений (соответственно).

Реализация генерального плана округа или 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, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении

городских округов и поселений, по общему правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, 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, городского округа, 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 муниципальной 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 городских округов и 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 городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры округа 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 Сахалинской 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 округа в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий,

связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры поселения, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 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.

Транспортная система Железнодорожного сельского поселения является элементом транспортной системы Шекснинского района, 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 также и бюджета района. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.