СОВЕТ ШОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

Р Е Ш Е Н И Е

от 30 сентября 2020 года № 33

Об утверждении Программы комплексного

развития транспортной инфраструктуры

Шольского сельского поселения

Белозерского района Вологодской области

на 2020-2030 годы

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом поселения, Совет поселения

РЕШИЛ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Шольского сельского поселения Белозерского района Вологодской области на 2020-2030 годы (прилагается).

2. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального опубликования (обнародования) и подлежитразмещению на официальном сайте Шольского сельского поселения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Глава Шольского

сельского поселения: И.А.Апполонова

Утверждена

решением Совета поселения

№ 33 от 30.09.2020

**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**ШОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**БЕЛОЗЕРСКОГО РАЙОНА**

**ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**на 2020 –2030годы**

2020 год

**Заказчик**

**Администрация Шольского сельского поселения Белозерского района Вологодской области**

Юридический адрес: 161229, Вологодская область, Белозерский район, с Зубово, ул. Пушкинская, д. 32.

Фактический адрес: 161229, Вологодская область, Белозерский район, с Зубово, ул. Пушкинская, д. 32.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Апполонова И.А.**

**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 6](#_Toc45274789)

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 8](#_Toc45274790)

[1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 11](#_Toc45274791)

[1.1 Анализ положения Вологодской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования Шольское сельское поселение в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 11](#_Toc45274792)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Шольского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 14](#_Toc45274795)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 16](#_Toc45274796)

[1.3.1. Автомобильный транспорт 16](#_Toc45274797)

[1.3.2. Водный транспорт 16](#_Toc45274798)

[1.3.3. Воздушный транспорт 16](#_Toc45274799)

[1.3.4. Железнодорожный транспорт 16](#_Toc45274800)

[1.4. Характеристика сети дорог Шольского сельского поселения, параметры дорожного движения. 16](#_Toc45274801)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Шольском сельском поселении. Обеспеченность парковками (парковочными местами) 20](#_Toc45274802)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 20](#_Toc45274803)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 21](#_Toc45274804)

[1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 22](#_Toc45274805)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 22](#_Toc45274806)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 22](#_Toc45274807)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Шольского сельского поселения 23](#_Toc45274808)

[1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Шольского сельского поселения 25](#_Toc45274809)

[1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 27](#_Toc45274810)

[2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ШОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 29](#_Toc45274811)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 29](#_Toc45274812)

[2.2. Прогноз транспортного спроса Шольского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 30](#_Toc45274813)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 31](#_Toc45274814)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети 31](#_Toc45274815)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации 32](#_Toc45274816)

[2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 32](#_Toc45274817)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 33](#_Toc45274818)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 33](#_Toc45274819)

[4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 36](#_Toc45274820)

[4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 36](#_Toc45274821)

[4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 36](#_Toc45274822)

[4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 37](#_Toc45274823)

[4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 38](#_Toc45274824)

[4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 38](#_Toc45274825)

[4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Шольского сельского поселения 38](#_Toc45274826)

[5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 39](#_Toc45274827)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 39](#_Toc45274828)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 39](#_Toc45274829)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 41](#_Toc45274830)

[5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 42](#_Toc45274831)

[6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 44](#_Toc45274832)

[7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 45](#_Toc45274833)

[8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 48](#_Toc45274834)

[9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ШОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 52](#_Toc45274835)

# 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 Шольского сельского поселения Белозерского района Вологодской областина 2020-2030годы. |
| Основание для разработки программы | * Градостроительный кодекс РФ; * 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»; * Генеральный план Шольского сельского поселения Белозерского района Вологодской области; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Заказчик (полное и сокращенное наименование) | Администрация Шольского сельского поселения Белозерского района Вологодской области (далее – Заказчик)  161229, Вологодская область, Белозерский район, с Зубово, ул. Пушкинская, д. 32.  контактное лицо - Апполонова Ирина Александровна,  тел. 8 (81756) 6-34-46, e-mail: zub.adm@mail.ru |
| Исполнитель | Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич (далее – Исполнитель)  160024, Вологодская область, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13  тел: 8 8172 503 532 |
| Цели и задачи программы | Целями работ являются обеспечение:   * безопасности, качества и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории поселения; * доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; * развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов; * развития транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью; * условий для управления транспортным спросом; * создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; * создания приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; * условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; * эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.   Задачи работ:   * подготовка проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения; * нормативное правовое и организационное обеспечение подготовки и утверждения проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортнойинфраструктуры включают технико-экономические, финансовыеи социально-экономические показатели развития транспортнойинфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качестваи эффективности транспортного обслуживания населения исубъектов экономической деятельности:   * Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом * Число оборудованных остановочных площадок * Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения * Велосипедное движение, число пунктов хранения мест * Обеспеченность парковочным пространством * Протяженность улично-дорожной сети * Количество зарегистрированных ТС * Уровень автомобилизации населения * Кол-во дорожно-транспортных происшествий |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей ииндикаторов предусмотрено выполнение следующихмероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорогобщего пользования местного значения и искусственныхсооружений на них, а также других объектов транспортнойинфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы посодержанию автомобильных дорог и искусственных сооруженийна них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общегопользования местного значения и искусственных сооружений наних.  Реализация мероприятий позволит сохранитьпротяженность участков автомобильных дорог общегопользования местного значения, на которых показатели ихтранспортно-эксплуатационного состояния соответствуюттребованиям стандартов к эксплуатационным показателямавтомобильных дорог.  4. Мероприятия по реконструкцииавтомобильных дорог общего пользования местного значения иискусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранитьпротяженность автомобильных дорог общего пользованияместного значения, на которых уровень загрузки соответствуетнормативному.  5. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования.  Реализация мероприятий позволит повысить уровенькачества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и совершенствованию пешеходной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит повысить качествопешеходного передвижения населения. |
| Срок и этапы реализации программы | 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.  Этапы реализации программы:  I этап: 2020-2024 г.г;  II этап: 2025-2030г.г. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования Программы составляет в 2020-2030 годах – 1771118 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2020 – 2030 годах, могут быть уточнены при формировании проектов бюджета. |

# 1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения Вологодской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования Шольское сельское поселение 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.

Шольское сельское поселение — муниципальное образование, находящееся в северно-западной части Белозерского муниципального районаВологодской области. Белозерский район, в свою очередь, находится на западе области, в 214 км от административного центра области – г. Вологды.

Граничит:

* на юге с Артюшинским сельским поселением,
* на востоке с Белым озером, Вашкинским районом Вологодской области,
* на севере с Вытегорским районом Вологодской области,
* на западе с Бабаевским районом Вологодской области.

Центром поселения является село Зубово.

Визуально границы сельского поселения представлены на рисунке 1.1.

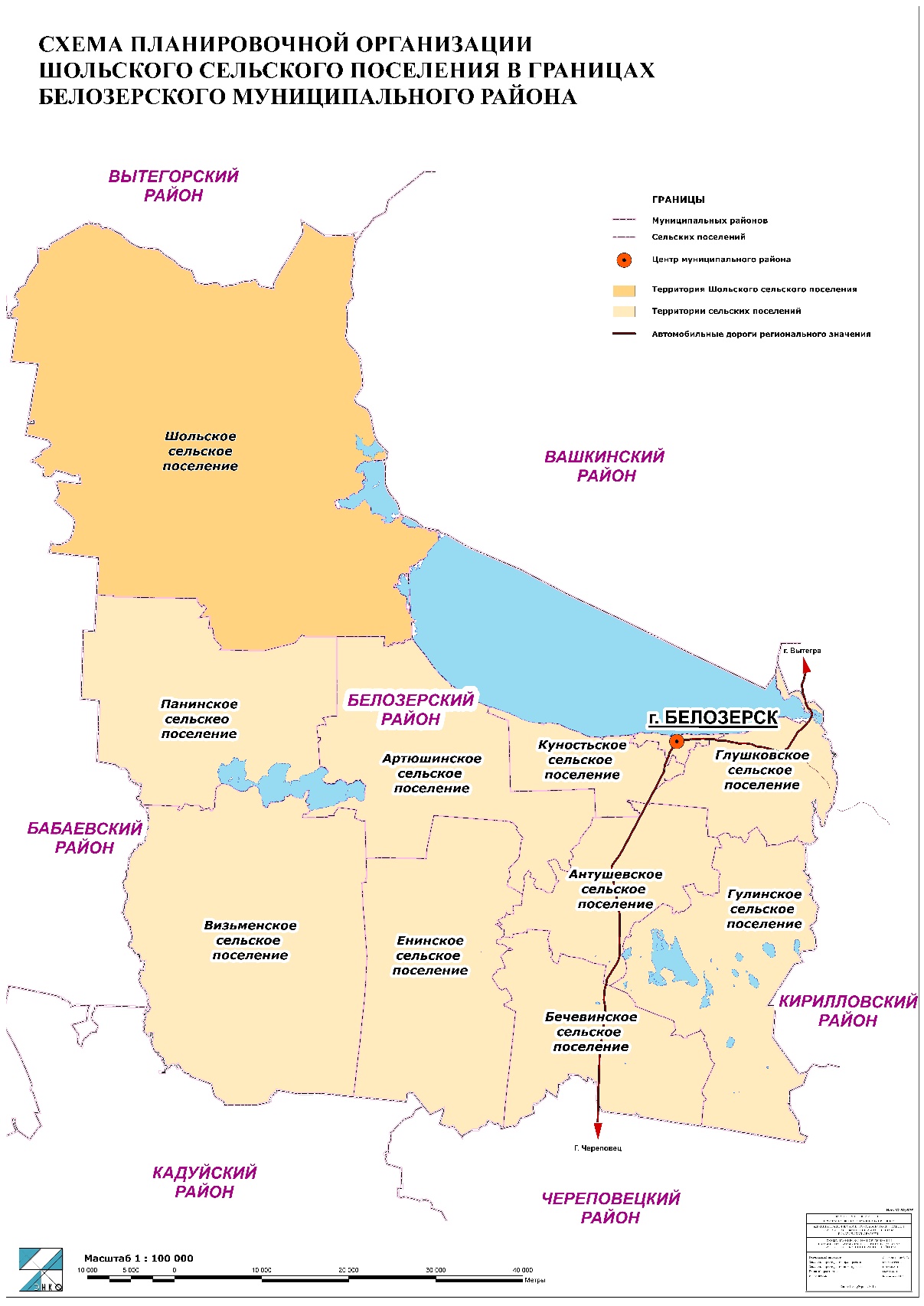
****

Рисунок 1.1 Карта-схема границ Шольского сельского поселения[[1]](#footnote-2)

**Краткая характеристика муниципального образования Шольское сельское поселение**

В 1999 году был утверждён список населённых пунктов Вологодской области. Согласно этому списку на территории современного Шольского сельского поселения существовали:

* Городищенский сельсовет (центр — посёлок Мегринский, всего 10 населённых пунктов),
* Сотозерский сельсовет (центр — деревня Кузнецово, всего 9 населённых пунктов),
* Шольский сельсовет (центр — село Зубово, всего 20 населённых пунктов).

17 марта 2000 года Сотозерский сельсовет был упразднён, а все его населённые пунктывключены в Шольский сельсовет.

1 января 2006 года в составе Белозерского района были образованы:

* Шольское сельское поселение с центром Зубово, в которое вошёл Шольский сельсовет,
* Городищенское сельское поселение с центром Мегринский, в которое вошёл Городищенский сельсовет.

9 апреля 2009 года сельские поселения Городищенское и Шольское были объединены в Шольское с центром в селе Зубово.

В настоящее время в состав Шольского сельского поселения входит 39 населенных пунктов. Из них крупнейшими являются: административный центр поселения – с. Зубово, п. Ивановский, п. Мегринский, д. Митино, д. Гаврино.

Шольское сельское поселение находится и имеет выход на водное пространство – р. Ковжа – Волго-Балтийский канал (ВБК) и оз. Белое. Прибрежные территории в восточной части сельского поселения характерны слабой хозяйственной освоенностью и, как следствие, отсутствием населенных пунктов, что объясняется их заболоченностью и непригодными для строительства грунтами. Исключением является поселок Мегринский, расположенный в районе впадения р. Мерга в оз. Белое, который был основан в Советское время в целях организации сплава добываемого в окрестностях леса по ВБК.

Шольское сельское поселение представляет собой обширную и удаленную от районного центра территорию, слабозаселенную и преимущественно занятую лесным фондом. Административный центр поселения располагается на проходящей с севера на юг автомобильной дороге. Другие населенные пункты располагаются в отдалении от центра поселения, некоторые из них не имеют качественного автодорожного подъезда. Наиболее крупные по численности компактные группы населенных пунктов располагаются вдоль рек Шола и Илекса.

**Климат**

Шольское сельское поселение расположено в северо-западной части Белозерского района Вологодской области.

По схематической карте климатического районирования территории России Шольское сельское поселение относится к району – II, подрайону – IIB. Климат характеризуется коротким летом и длинной зимой. Максимальная температура в зимний период достигает -40º С. В отдельные годы опускается и ниже. Максимальная температура в летний период +30º С. Средние температуры января -14,7º С, июля +16,1º С. Годовая сумма осадков составляет 460-520мм.

Снежный покров устанавливается в начале ноября и держится до 160-165 дней, до второй половины апреля. Глубина снежного покрова 65-70 см, глубина промерзания грунта 1,5-1,8 метра. Реки вскрываются в последнюю декаду апреля. Зимой и летом преобладают северо-западные и юго-западные ветра.



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

**Анализ экономической ситуации**

Экономическая специализация поселения носит аграрно-лесной характер. Крупных производственных объектов на территории поселения нет. На территории поселения ведется добыча общераспространенных полезных ископаемых для обеспечения местных нужд.

Производственная деятельность представлена лесозаготовками.

Заготовку деловой древесины осуществляет ОАО «Белозерский леспромхоз» Мегринский лесоучасток. Основные производственные площадки леспромхоза расположены в с. Зубово и в п. Мегринский.

Еще одной областью экономики, представленной на территории поселения, является торговля. Магазины расположены на территории крупных населенных пунктов и удовлетворяют потребности населения в продуктах питания и непродовольственных товарах.

**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 Шольского сельского поселения

| **Населенный пункт** | **Ед. изм.** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Шольское сельское поселение** | **чел.** | **1448** | **1393** | **1348** | **1291** | **1266** |

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

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

На территории поселения функции подцентров социального обслуживания выполняют 2 населенных пункта: с. Зубово и п.Мегринский.

На территории поселения присутствуют все основные виды учреждений социального обслуживания населения. При этом здания школы и детского сада не соответствуют всем требованиям учебного и воспитательного процессов и требуют реконструкции (согласно данным Генерального плана поселения). Также на территории поселения имеется: участковый пункт милиции; две пожарные части; учреждения здравоохранения, культуры, спорта; предприятия торговли, общественного питания и коммунально-бытового обслуживания.

Показатель обеспеченности жилфондом постоянного населения достаточно низкий, что обусловлено низким среднегодовым объемом нового жилищного строительства. Ветхий и аварийный жилой фонд с износом свыше 60 % составляет 19 % (по данным Генерального плана поселения). Это преимущественно жилая застройка из одноэтажных деревянных и щитовых домов.

Степень развития транспортной инфраструктуры на территории поселения недостаточна. Автомобильные дороги местного значения – важнейший элемент инфраструктуры– по своим технико–эксплуатационным параметрам не обеспечивают необходимую скорость и безопасность движения и нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции.

Несмотря на это, ежегодно проводится содержание дорог - проводится очистка от снега в населенных пунктах, грейдирование в летний период, вырубка кустарника по обочинам дорог, ремонт дорожного полотна в с.Зубово.

**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.

Шольское сельское поселение характеризуется достаточно низким уровнем транспортного спроса. Этому способствует низкий уровень развития транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть не удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к сокращению темпов роста уровня автомобилизации.

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

Автобусное пассажирское сообщение представлено межмуниципальными автобусными маршрутами 505/3 Белозерск – Шола, 752 Череповец – Шола. Частота движения автобусов на маршрутах – несколько раз в неделю. Внутри муниципальные маршруты отсутствуют.

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

Центр Шольского сельского поселения с. Зубово расположено в северной части района на расстоянии 100 км по автодорогам от административного центра района г. Белозерска, 210 км от г. Череповца и 270 км от г. Вологда.

В системе транспортного обслуживания участвует преимущественно автомобильный транспорт. Транспортный каркас территории сформирован автомобильными дорогами межмуниципального и местного значения, а также грунтовыми внутри поселковыми дорогами.

### 1.3.1. Автомобильный транспорт

Автомобильные дороги являются основной частью транспортной системы Шольского 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 имеет автодорога 19Н-035Перкумзь-Зубово, которая обеспечивает транспортную связь с административным центром района – г. Белозерском. Кроме того, важнейшими транспортными осями являются автодороги: 19Н-021 Зубово – Кузнецово, 19Н-057 Поъезд к п. Мегринский и 19Н-022 Зубово – Мартыново, связывающие населенные пункты муниципального образования с административным центром поселения.

Ширина проезжей части дорог 6,0 – 7,0м. Дороги преимущественно грунтовые.

Уровень автомобилизации на территории Шольского сельского поселения, как и в целом по Белозерскому району Вологодской области, характеризуется как средний. По расчетным данным МН ГП Белозерского района, число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения составляет 390 единиц.

### 1.3.2. Водный транспорт

На территории Шольского сельского поселения водное сообщение отсутствует.

### 1.3.3. Воздушный транспорт

На территории Шольского сельского поселения воздушное сообщение отсутствует.

### 1.3.4. Железнодорожный транспорт

На территории Шольского сельского поселения железнодорожное сообщение отсутствует.

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

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

Таблица 1.2

Основные характеристики протяженность дорог

| **№ п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **2019** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе: | км | 97,848 |
| 1.1 | Федерального значения | км | - |
| 1.2 | Регионального значения | км | - |
| 1.3 | Межмуниципального значения | км | 56,59 |
| 1.4 | Местного значения | км | 41,258 |
| 1.5 | Ведомственные а/д | км | - |

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

Таблица 1.3

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Идентификационный номер автомобильной дороги** | **Протяженность в границах МО, км** | **Типпокрытия** |
| Перкумзь - Зубово | 19-210 ОП МЗ 19Н-035 | 22,7 | Грунт |
| Зубово - Кузнецово с подъездом к д. Таршинская | 19-210 ОП МЗ 19Н-021 | 17,7 | Грунт |
| Подъезд к п. Мегринский | 19-210 ОП МЗ 19Н-057 | 10,19 | Грунт |
| Зубово - Мартыново | 19-210 ОП МЗ 19Н-022 | 6 | Грунт |

**Улично-дорожная сеть Шольского сельского поселения**

Главная планировочная ось *села Зубово* сформирована улицами Пушкинской и Мира, на нее опирается вся улично-дорожная сеть села. Служит для перераспределения потоков по всем направлениям, обслуживает объекты и учреждения, сосредоточенные вдоль нее, а также прилегающие жилые кварталы и производственные зоны. Продолжением с западной части ул. Пушкинской является мост через р. Шола, который служит связью к д. Митино. Через ул. Набережную можно попасть в д. Есино и д. Верховье. Важное транспортное значение также имеют улицы Строителей и Советская, вдоль которых расположено множество социально-значимых объектов, и которые служат для перераспределения потоков по восточной части села. В северной части села проходит объездная дорога, которая проложена в обход жилых территорий и связана с сетью дорог регионального значения.

Остальные населенные пункты сельского поселения имеют в своем составе преимущественно по одной улице, которые, как правило, являются продолжением автодорог межмуниципального и местного значения.

На территории поселения имеется девять автодорожных мостов:

* в п. Мегринский через р. Мегра – 1 шт;
* на а/д Перкумзь – Зубово через р. Мегра – 2 шт;
* между д. Васютино и м. Поповка через р. Мегра – 1 шт;
* на подъезде к д. Сосновый бор - 1 шт;
* в с. Зубово через р. Шола – 1 шт;
* в д. Поповка через р. Шола – 1 шт;
* на а/д Зубово – Кузнецово через р. Лоза – 1 шт;
* через р. Базега – 1 шт.

Перечень объектов дорожной сети на территории Шольского сельского поселения представлен в таблицах 1.4-1.5.

Таблица 1.4

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование а/д** | **Тип покрытия** |
| 1 | Дорога с.Зубово - д.Есино -д.Верховье | грунт |
| 2 | Дорога с.Зубово - д.Смолино | грунт |
| 3 | Дорога с.Зубово - д.Сосновый Бор | грунт |
| 4 | Подъезд к п. Ивановский | грунт |

Таблица 1.5

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Шольского сельского поселения в границах населенных пунктов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Населенный пункт** | **Наименование а/д** | **Тип покрытия** |
| 1 | с.Зубово | переулок Молодежный | грунт |
| 2 | с.Зубово | ул.Беляева | грунт |
| 3 | с.Зубово | ул.Боровая | грунт |
| 4 | с.Зубово | ул.Братства | грунт |
| 5 | с.Зубово | ул.Гагарина | грунт |
| 6 | с.Зубово | ул.Калинина | грунт |
| 7 | с.Зубово | ул.Комсомольская | грунт |
| 8 | с.Зубово | ул.Космонавтов | грунт |
| 9 | с.Зубово | ул.Кузнецкая | грунт |
| 10 | с.Зубово | ул.Лесная | грунт |
| 11 | с.Зубово | ул.Лечебная | грунт |
| 12 | с.Зубово | ул.Мира | грунт |
| 13 | с.Зубово | ул.Набережная | грунт |
| 14 | с.Зубово | ул.Новая | грунт |
| 15 | с.Зубово | ул.Пионерская | грунт |
| 16 | с.Зубово | ул.Подгорная | грунт |
| 17 | с.Зубово | ул.Пролетарская | грунт |
| 18 | с.Зубово | ул.Пушкинская | грунт |
| 19 | с.Зубово | ул.Речная | грунт |
| 20 | с.Зубово | ул.Свободы | грунт |
| 21 | с.Зубово | ул.Советская | грунт |
| 22 | с.Зубово | ул.Спортивная | грунт |
| 23 | с.Зубово | ул.Строителей | грунт |
| 24 | с.Зубово | ул.Труда | грунт |
| 25 | д.Васютино | - | грунт |
| 26 | д.Верховье | - | грунт |
| 27 | д.Гаврино | - | грунт |
| 28 | д.Есино | - | грунт |
| 29 | д.Иваньково | - | грунт |
| 30 | д.Кузнецово | - | грунт |
| 31 | д.Линяково | - | грунт |
| 32 | д.Лукьяново | - | грунт |
| 33 | д.Мишино | - | грунт |
| 34 | д.Молино | - | грунт |
| 35 | д.Нижний двор | - | грунт |
| 36 | д.Ново | - | грунт |
| 37 | д.Подсосенье | - | грунт |
| 38 | д.Поповка | - | грунт |
| 39 | д.Смолино | - | грунт |
| 40 | д.Сосновый Бор | - | грунт |
| 41 | д.Старое Село | - | грунт |
| 42 | д.Устье | - | грунт |
| 43 | п.Ивановский | - | грунт |
| 44 | п.Мегринский | - | грунт |

Визуально транспортная сеть поселения представлена на рисунке 1.2.

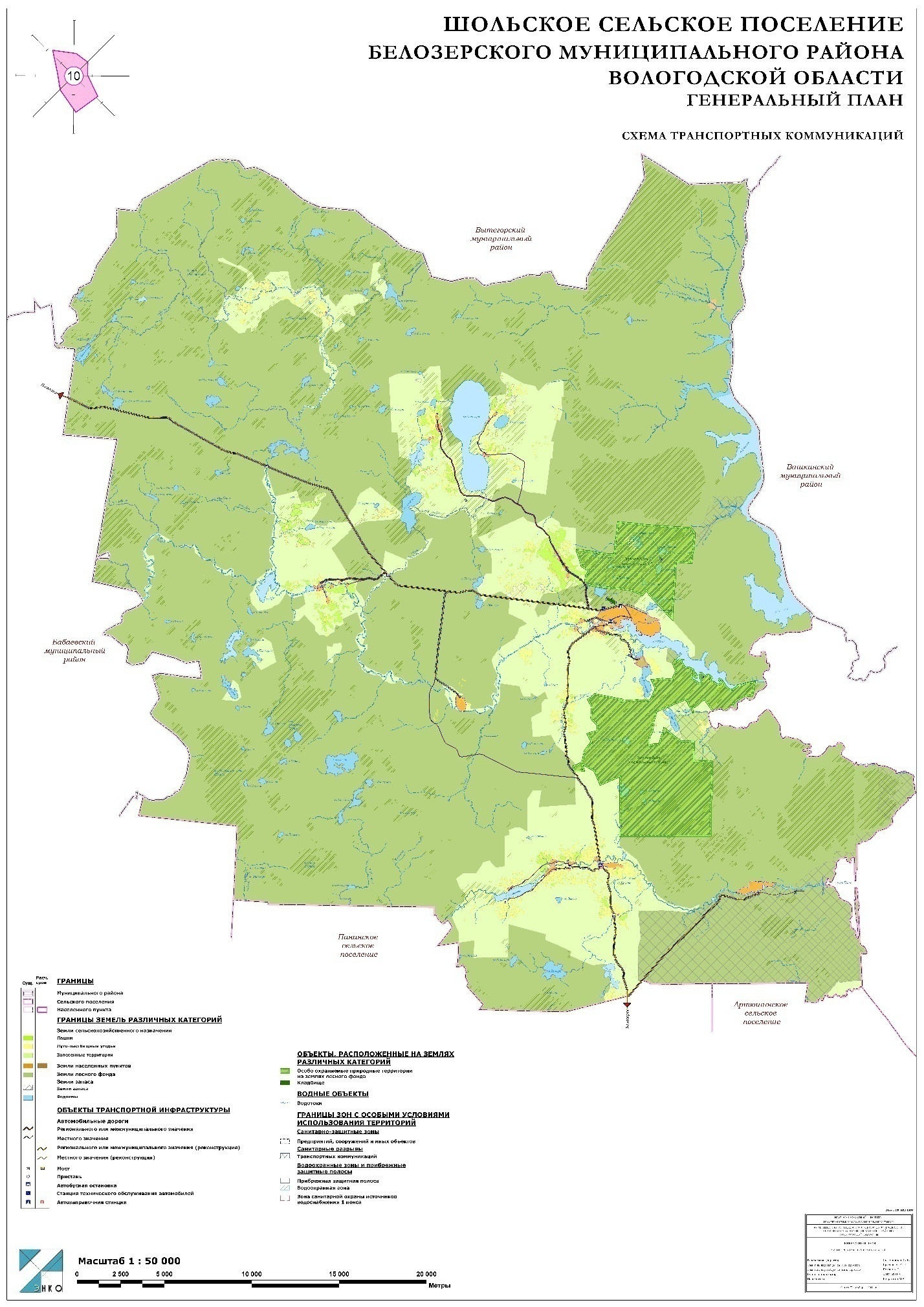


Рисунок 1.2 Дорожная сеть Шольского сельского поселения

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) на территории Шольского 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 межмуниципальным автомобильным дорогам. Внутри населенных пунктов наиболее интенсивное движение – в с. Зубово, на ул. Пушкинской и Мира, ул. Строителей, ул. Советской. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует.

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

Уровень автомобилизации на территории Шольского сельского поселения принят в соответствии действующим МНГП МО Белозерского района (утверждены решением Представительского Собрания района №47 от 28.06.2018) и составляет на 2020 г. 494 единиц транспорта (принято расчетным методом из расчета390автомобилей на 1000 человек).

Таблица 1.6

Уровень автомобилизации Шольского сельского поселения на 2020 гг.

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид автотранспортных средств** | **Кол-во** |
| **2020 г** |
| Общее количество автотранспортных средств, шт. | 494 |
| Численность населения муниципального образования | 1212 |
| Уровень автомобилизации, ед/1000 чел | 390 |

МНГП предусматривают увеличение количества зарегистрированных транспортных средств на территории Белозерского района. Так, принято что уровень автомобилизации ежегодно повышается на 4,7 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 Шольское сельское поселение обслуживается автомобильным транспортом.

**Автомобильный транспорт**

На территории Шольского сельского поселения осуществляется движения по двум межмуниципальным маршрутам (таблица 1.7).Внутреннее автобусное сообщение отсутствует.

Таблица 1.7

Маршруты Шольского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Муниципальный маршрут (городской, пригородный, междугородний)** | **Номер маршрута** | **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Протяженность маршрута, км** |
| межмуниципальный | 752 | Череповец - Шола | 184 |
| межмуниципальный | 505/3 | Белозерск-Шола | 143,4 |

Данные маршруты характеризуются низкими показателями пассажиропотока, и, как следствие, убыточностью, при том, что частота движения автобусов на маршрутах не превышает нескольких рейсов в неделю. Работа на маршрутах также периодически осложняется неудовлетворительным состоянием транспортной инфраструктуры – автомобильных дорог межмуниципального и местного значения.

Стоит также отметить отсутствие обустроенных остановочных пунктов на территории населенных пунктов поселения - обустроено только два остановочных павильона.

**Водный транспорт**

Информация о регулярных маршрутах водного транспорта на территории Шольского сельского поселения отсутствует.

**Воздушный транспорт**

На территории Шольского сельского поселения перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

**Железнодорожный транспорт**

На территории Шольского сельского поселения перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

## 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 Шольскому сельскому поселению данные мероприятия выполняются - размеры селитебных территорий населенных пунктов таковы, что основные объекты посещений находятся в пределах 30-минутной пешеходной доступности от жилых зон.

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

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Шольского 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 и железнодорожных инфраструктур, грузовое передвижение по территории поселения осуществляется только автомобильным транспортом.

Грузовой транспорт представлен автомобилями, обслуживающими предприятия поселения. Транзитные грузовые потоки передвигаются по межмуниципальным автодорогам поселения. 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 Шольского 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 поселении ясодержанием автомобильных дорог занимается Череповецкое ДРСУ ОАО «Вологодавтодор». Информация о других организациях, занимающихся содержанием автодорог, проходящих по территории муниципального образования, отсутствует.

## 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 2017-2019гг. на территории Шольского поселения зарегистрировано 3дорожно-транспортных происшествия. В результате дорожно-транспортных происшествий 2 человек ранено, 1 погиб.

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, пешеходные и барьерные ограждения, светофорные объекты, камеры фото- и видеофиксации 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.

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

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 Шольского 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.

Проанализировано наличие и размещение объектов транспортной инфраструктуры – искусственных сооружений. Искусственные сооружения представлены мостами через реки. Строительство новых искусственных сооружений не целесообразно, т.к. на расчетный срок не предполагается значительного увеличения интенсивности движения по автомобильным дорогам поселения. Улично-дорожная сеть поселения будет развиваться в соответствии с освоением новых площадок (под жилищное, общественное строительство).

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 назначены следующие мероприятия:

* установка дорожных знаков;
* освещение автомобильных дорог.

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. В Шольском сельском поселении обслуживание транспортных средств осуществляется на автозаправочной станции (таблица 1.8)

Таблица 1.8

Объекты обслуживания транспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование сооружения** | **Местоположение** |
| АЗС | с. Зубово, обход с. Зубово |

Станции технического обслуживания на территории поселения 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. В связи с этим проектом предусмотрено сохранение существующей АЗС в с. Зубово, дополнительного обустройства АЗС не требуется. Данного количества АЗС будет достаточно как для обслуживания личного транспорта населения муниципального образования, так и для транзитного транспорта.

На 1 пост СТО приходится 200 автомобилей. Таким образом, необходимо предусмотреть размещение СТО на 3 поста. Проектом предусмотрено размещение СТО на территории с. Зубово.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся также остановки общественного транспорта. На территории муниципального образования расположено две оборудованные павильонами остановки общественного транспорта. Стоит отметить, что на данный момент из-за низкого пассажиропотока, отдаленности поселения и неудовлетворительного качества автомобильных дорог, работа на маршрутах общественного транспорта значительно осложнена. В связи с этим, для увеличения частоты движения автобусов необходима выдача субсидий для перевозчиков, обслуживающих автобусные маршруты.

Кроме того, проведен анализ парковочного пространства на территории поселения. В нестоящее 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 Шольского 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) «О 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 Белозерского района Вологодской области;
8. Местные нормативы градостроительного проектирования Белозерского 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 Шольского сельского поселения.
15. Решение Совета Шольского сельского поселения 17.04.2015 № 17 «Об утверждении генерального плана Шольского сельского поселения»
16. Постановление администрации Белозерского района №990 от 30.12.2015 «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Белозерского района до 2020 года»
17. 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. От23.05.2020 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 Шольского 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 Шольского 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 Шольского 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 организацию нового бизнеса и производств на территории Шольского 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 по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям к муниципальным контрактам Шольского сельского поселения, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме 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 Шольского сельского поселения.

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

В целом необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Шольского 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 ШОЛЬСКОГО 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, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Для определения направления развития территории Шольского 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 Шольского сельского поселения, чел.

| **Наименование** | **Факт** | **Прогноз** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **2020 г.** | **2024 г.** | **2030 г.** |
| **Шольское сельское поселение, в т.ч.:** | **1212** | **1027** | **796** |
| С. Зубово | 721 | 611 | 474 |
| П. Ивановский | 144 | 122 | 95 |
| П. Мегринский | 118 | 100 | 77 |
| Д. Митино | 76 | 64 | 50 |
| Д. Гаврино | 48 | 41 | 32 |

Прогноз основан на совокупном действии нескольких факторов:

* увеличение эмиграционного потока;
* увеличение смертности.

**Объем планируемого жилищного строительства**

Долгосрочный прогноз строительства жилищного фонда проводился в рамках разработки Генерального плана Шольского сельского поселения.

На первую очередь (до 2025 г.) планируется строительство 12.26 тыс. кв. м., почти весь объем нового жилищного строительства предусмотрен в с. Зубово. На расчетный срок (до 2035 гг.) планируется строить 1 тыс. кв. м ежегодно; как следствие, к концу расчетного срока предполагается ввод в эксплуатацию 22,5 тыс. кв. м жилых зданий.

Уровень обеспеченности в Шольском сельском поселении в настоящее время – такой же, как в среднем по России (25 кв.м/чел). В качестве целевого на 2035 г. предлагается использовать значение показателя обеспеченности населения жилыми помещениями в 35 кв. м на человека.

Результаты прогнозирования представлены в таблице 2.2

Таблица 2.2.

Характеристики жилых и общественных зданий Шольского сельского поселения

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2010** | **2025** | **2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Средняя обеспеченность жильем | м2/чел. | 25 | 30 | 35 |
| Общая площадь жилых зданий | тыс. м2 | 58,74 | 63 | 70 |
| Существующий сохраняемый жилищный фонд, в т.ч. | тыс. м2 | 47,54 | 59,8 | 70 |
| строительство | тыс. м2 |  | 12,26 | 22,46 |
| ветхого жилого фонда | тыс. м2 |  | 11,2 | 3,2 |

Также генеральным планом предусмотрено строительство здания для поликлиники мощностью на 36-40 посещений в смену, развитие учреждений торговли и общественного питания на уровне не ниже нормативного.

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

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Шольском сельском поселении позволяет сделать вывод о предполагаемом увеличении объемов передвижения населения по территории муниципального образования. Кроме того, мероприятия, предусмотренные настоящей программой, нацелены на увеличение транспортного спроса.

В связи с этим необходимо предусмотреть проведение обследования пассажирских потоков, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы района и сельского поселения.

На перспективу сохраняются существующие маршруты общественный транспорта, при этом увеличивается частота движения автобусов на маршрутах (предполагаются ежедневные рейсы маршрутов Белозерск-Шола, Череповец-Шола). 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** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| -городских | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -пригородных | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Протяженность внутримуниципальных маршрутов | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Протяженность междугородних маршрутов | км | 327,4 | 327,4 | 327,4 | 327,4 | 327,4 | 327,4 |
| Частота движения | Раз/неделя | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 14 |

Прогноз пассажиропотоков на маршрутах невозможен из-за отсутствия информации о пассажирских потоках для существующей ситуации. Предполагается некоторое увеличение пассажиропотока к началу расчетного срока из-за увеличения частоты движения автобусов на маршрутах.

Таблица 2.4

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2030 года

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

Таблица 2.5

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2030 года

| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** | **2020** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Всего вылетов | выл. | На территории Шольского сельского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | | |
| - вертолетных | выл. |
| - самолетных | выл. |
| Перевезенных пассажиров | тыс.чел |

Таблица 2.6

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2030 года

| **Показатель** | **Ед.изм.** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество маршрутов | ед. | На территории Шольского сельского поселения деятельность железнодорожного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Протяженность | км |

## 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта предусматривается развитие автомобильного сообщения внутри сельского поселения, а также обеспечение Шольского сельского поселения постоянными внешними транспортными путями. Транспортная связь внутри поселения будет осуществляться личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

К части развития внешнего транспорта на территории Шольского сельского поселения можно отнести предоставление субсидий перевозчикам, с целью увеличения частоты движения автобусов на маршрутах.

Предполагается 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. | - | - | - | - | - | - |
| Причал, пристань, порт | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Вертолетная площадка | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Число оборудованных остановочныхплощадок | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

## 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по реконструкции 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 Шольского сельского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта, капитального ремонта и реконструкции автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Транспортное обслуживание муниципального образования предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог.

В основу схемы транспортного каркаса поселения положена система межмуниципальных автодорог, проходящих в направлении наибольших грузо- и пассажиропотоков, 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 | 97,848 | 97,848\* | 97,848\* | 97,848\* | 97,848\* | 97,848\* |
| \* - 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 540 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** |
| Общая численность населения МО, чел. | 1212 | 1166 | 1120 | 1074 | 1027 | 796 |
| Количество зарегистрированных ТС, ед. | 472 | 470 | 467 | 462 | 472 | 418 |
| Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 390 | 405 | 420 | 435 | 450 | 540 |

Учитывая, что максимальное количество личного транспорта сосредоточено в с. Зубово, объекты транспортного обслуживания предусматриваются также на территории села. Конкретное размещение объектов обслуживания должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов села.

Жителям индивидуальной жилой застройки необходимо хранить личный транспортна 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 минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

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, текущему и капитальному ремонту, освещению дорог.

Таблица 2.10

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **2017-2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2030** |
| 1 | Число зарегистрированных ДТП | ед. | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2 | Количество пострадавших в ДТП | ед. | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3 | Количество погибших в ДТП | ед. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 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 осуществятся, 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 Шольского 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 увеличивающимся 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 увеличивающимся 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 Шольского 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 капитального ремонта. 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 с прогнозными показателями с реализаций всех предложений по реконструкции. 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, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок. 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** | **Существующееположение** | **Вариант№1** | **Вариант№2** | **Вариант№3** |
| **Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок** | | | | | |
| Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 |
| **Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры** | | | | | |
| Число оборудованных остановочных площадок | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | % | - | 30 | 50 | 60 |
| 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 | 97,848 | 97,848 | 97,848 | 97,848 |
| **Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения** | | | | | |
| Количество зарегистрированных ТС, ед. | ед. | 472 | 462 | 462 | 462 |
| Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | ед. | 390 | 435 | 435 | 435 |
| Кол-во ДТП | ед. | 3 | 1 | 1 | 1 |

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Шольского поселения удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2030 г.

Пассажирские перевозки в сельском поселении осуществляются по 2маршрутам. Вариантами развития не предполагается увеличение протяженности маршрутов автобусного транспорта. Однако, предполагается увеличение объемов транспортных передвижений населения, в т.ч. за счет увеличения частоты движения автобусов на маршрутах.

Увеличение протяженности улично-дорожной сети предусмотрена за счет строительства новых жилых кварталов, однако объемы протяженности УДС на расчетный срок должны уточняться в соответствии с проектно-сметной документацией.

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 с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП). Вариантами предусматривается ремонт и реконструкция автомобильных дорог, развитие системы освещения.

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

# 4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИИ 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 капитальным ремонтом и ремонтом улично-дорожной сети. В рамках реконструкций предусмотрено развитие пешеходной инфраструктуры Шольского сельского поселения. Предусмотрены мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц, увеличение количества объектов обслуживания транспорта

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

**Воздушный транспорт**

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

**Водный транспорт**

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

**Железнодорожный транспорт**

На территории Шольского сельского поселения развитие железнодорожного транспорта на перспективу не планируется.

**Автомобильный транспорт**

В части автомобильных дорог проектом существующего генерального плана предусматривается устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения с капитальным типом дорожной одежды.

Таблица 4.1

Мероприятия в области автомобильного транспорта на территории Шольского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | |
| **Бюджетные средства** | **внебюджетные средства** |
| Реконструкция автомобильных дорог | 2020-2030 | 100 | - |
| Ремонт автомобильных дорог | 2020-2030 | 100 | - |
| Содержание автомобильных дорог | 2020-2030 | 100 | - |

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта предлагается осуществлять по существующим межмуниципальным маршрутам.

Сложившиеся маршруты общественного транспорта являются оптимальными и обеспечивают доступность социально-значимых объектов. Протяженность линий общественного транспорта на расчетный срок останется неизменным.

Для удовлетворения возрастающей транспортной подвижности населения в пределах муниципального образования проектом предусмотрено увеличение частоты движения автобусов по маршрутам, которое возможно при условии выдачи субсидий перевозчикам.

Таблица 4.2

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | |
| **Бюджетные средства** | **внебюджетные средства** |
| Выдача субсидий перевозчикам на межмуниципальных маршрутах с целью увеличения частоты движения автобусов на маршрутах | 2020-2030 | 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 – станцией технического обслуживания на 3 поста. Реализация мероприятия предполагается за счет внебюджетных источников – инвестиций частного бизнеса.

В Шольском сельском поселении основными принципами размещения и строительства новых 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 Шольского сельского поселения не предусмотрено.

Механизмом ограничения использования легкового автомобильного транспорта в существующем правовом поле является управление парковочным пространством путем запрета парковки на улично-дорожной сети и ограничения ее режимов, а также обеспечения соблюдения запретов и ограничений. Кроме того, запрет и ограничение режимов парковки обеспечивают повышение пропускной способности элементов улично-дорожной сети: перегонов, и что особенно важно, подходов к перекресткам. Это позволяет сократить задержки транспорта при движении по перегонам и проезде перекрестков.

В качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на улично-дорожной сети следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку(перехватывающих временных стоянок у зданий), а также системы перехватывающих паркингов.

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить развитие сети парковочных мест. Кроме того, развитие системы парковок требует формирования экономических и правовых механизмов поддержки развития системы временного и постоянного хранения автотранспорта.

Таблица 4.3

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | |
| **Бюджетные средства** | **внебюджетные средства** |
| Строительство СТО | 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 (в рамках реконструкции автомобильных дорог);

2. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;

3. Развитие системы уличного освещения.

Таблица 4.4

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемыесроки** | **Источники финансирования, %** | |
| **Бюджетные средства** | **внебюджетные средства** |
| Строительство тротуаров вдоль улиц (в рамках реконструкции автомобильных дорог) | 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 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 Шольского сельского поселения

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт).

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог.

Мероприятия по содержанию, ремонту, реконструкции автомобильных дорог предусмотрены разделом 4.1.

# 5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ 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 Шольского сельского 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 осуществятся, 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, комфортности 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 - трансакции 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 Шольского 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 (ненефтяного происхождения) топливо-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:

* реконструкция и развитие улично-дорожной сети с целью снижения загрузки улиц и отвода грузового транспорта из центральной части населенных пунктов;
* применение экологических добавок в дорожном полотне.

## 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 местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основной задачей данной системы является осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта.

Необходимо предусмотреть обустройство общественного и коммунального транспорта спутниковой системой ГЛОНАСС, автоинформаторами. Внедрение спутниковой системы позволяет потребителям получить информацию о движении пассажирского транспорта в режиме реального времени с помощью систем Яндекс-транспорт и «Умный транспорт».

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

* повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
* координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
* повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
* повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);
* предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет;
* оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;
* полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

Таблица 5.1

Мероприятия по мониторингу качества транспортного обслуживания

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | |
| **Муниципальный бюджет** | **внебюджетные средства** |
| Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на автобусных маршрутах | 2020- 2030 | 100 | - |

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

Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Шольского сельского поселения включают мероприятия по реконструкции следующих автомобильных дорог:

* автодорога «Перкумзь-Зубово»
* автодорога «Подъезд к п.Мегринский»
* «подъезд к п. Ивановский»
* главные улицы, основные улицы в жилой застройке, подъезды к основным общественным учреждениям (с. Зубово).

# 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 Шольского 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 (ремонт 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 дорог).

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета муниципального района и Шольского 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 пред проектной 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 Шольского сельского поселения

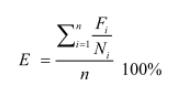
| **Мероприятия** | |  | **Стоимость мероприятий, тыс. рублей** | | | | | | | **Источники финансирования** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Всего** | | **2020 г** | **2021 г** | **2022 г** | **2023 г** | **2024 г** | **2025-2030гг** |
| **Воздушный транспорт** | | **-** | |  |  |  |  |  |  |  |
| **Водный транспорт** | | **-** | |  |  |  |  |  |  |  |
| **Железнодорожный транспорт** | | **-** | |  |  |  |  |  |  |  |
| **Автомобильный транспорт** | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию сети дорог Шольского сельского поселения** | | **1771118** | | **14627,9** | **215904,2** | **215904,2** | **215904,2** | **215904,2** | **892873** | Районный, местный бюджет |
| Реконструкция автомобильных дорог | | **1521104,8** | | - | 190138,1 | 190138,1 | 190138,1 | 190138,1 | 760552,4 |
| Ремонт автомобильных дорог | | **89105,8** | |  | 11138,15 | 11138,15 | 11138,15 | 11138,15 | 44553,2 |
| Содержание автомобильных дорог | | **160907,8** | | 14627,9 | 14627,9 | 14627,9 | 14627,9 | 14627,9 | 87767,4 |
| **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования** | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| Выдача субсидий перевозчикам на межмуниципальных маршрутах с целью увеличения частоты движения автобусов на маршрутах | | **\*** | | - | - | - | - |  | - | Районный, местный бюджет |
| Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах | | **\*** | | - | - | - | - |  | - | Районный бюджет |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства** | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| Строительство СТО | | **\*\*** | | \* | \* | \* | \* |  | \* | внебюджетные источники |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| Строительство тротуаров вдоль улиц (в рамках реконструкции автомобильных дорог) | | **\*** | | \* | \* | \* | \* |  | \* | Районный, местный бюджет |
| Развитие системы уличного освещения | | **\*** | | \* | \* | \* | \* |  | \* |
| **Всего** | | **1771118** | | **14627,9** | **215904,2** | **215904,2** | **215904,2** | **215904,2** | **892873** |  |
|  | \* - Суммы и объемы работ уточняться при разработке ПСД;  \*\* - Строится собственниками автотранспортных средств по мере необходимости; | | | | | | | | | |

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

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

Ni - 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 | * Реконструкция автомобильных дорог * Ремонт автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог | 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 | -Выдача субсидий перевозчикам на межмуниципальных маршрутах с целью увеличения частоты движения автобусов на маршрутах  -Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах | Увеличение пассажиропотока сохранение 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 | * Реконструкция автомобильных дорог * Ремонт автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог | Увеличение доступности эффективности грузопотока транспортной инфраструктуры |
| Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры | - Строительство СТО | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания, |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | * Строительство тротуаров вдоль улиц (в рамках реконструкции автомобильных дорог) * Развитие системы уличного освещения | Снижение времени в пути пешеходам, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов |
| Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дороги/или их участков | Безопасность, качество и эффективность 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 | * Реконструкция автомобильных дорог * Ремонт автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог * Развитие системы уличного освещения | Снижение вероятности ДТП снижение загрузки улично- дорожной сети |
| Внедрение интеллектуальных транспортных систем | Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | - Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах | Повышение эффективности общественного транспорта |
| Развитие сети дорог | 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 | * Реконструкция автомобильных дорог * Ремонт автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог | Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение экологической нагрузки на ОС, улучшение качества обслуживания территорий, снижение износа улично-дорожной сети |

## 9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ШОЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО 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 правилами, 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 Шольского сельского поселения является элементом транспортной системы Белозерского 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.

1. Законом Вологодской области от 9 апреля 2009 г. N 1999-ОЗбыли преобразованы, путём их объединения, муниципальные образования «Бечевинское сельское поселение» и «Антушевское сельское поселение» в сельское поселение Антушевское с административным центром в селе Антушево

   Законом Вологодской области от 1 июня 2015 года № 3666-ОЗ были преобразованы, путём их объединения, муниципальные образования «Артюшинское сельское поселение», «Визьменское сельское поселение», «Енинское сельское поселение» и «Панинское сельское поселение (Вологодская область) в сельское поселение Артюшинское с административным центром в селе Артюшино. Были также преобразованы, путём их объединения, муниципальные образования «Антушевское сельское поселение» и «Гулинское сельское поселение» в сельское поселение Антушевское с административным центром в селе Антушево [↑](#footnote-ref-2)