**Администрация КИНДАЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Постановление - проект

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| -.-.2016 | с. Киндал | № - |

Об утверждении программы

«Комплексное развитие систем

транспортной инфраструктуры

Киндальского сельского поселения

на 2016 - 2025 г.г.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов», администрация Киндальского сельского поселения

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить программу «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения на 2016 - 2025 г.г.», согласно приложению.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания, подлежит официальному опубликованию и размещению на сайте администрации Киндальского сельского поселения.

Глава Киндальского сельского поселения В.В. Волков

Приложение

к постановлению

от --.--.2016 № -

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением администрации

Киндальского сельского поселения

Каргасокского района Томской области

от --.---.2016 года № --

**Программа**

**«Комплексное развитие**

**транспортной инфраструктуры**

**Киндальского сельского поселения**

**на 2016 – 2025 г.г.»**

**2016 год**

**Содержание**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | Введение |
| Раздел 1 |  | Паспорт программы |
| Раздел 2 |  | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения |
|  | 2.1. | Социально — экономическое состояние Киндальского сельского поселения |
|  | 2.2. | Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса |
|  | 2.3. | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта |
|  | 2.4. | Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог |
|  | 2.5. | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами) |
|  | 2.6. | 2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока |
|  | 2.7. | Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения |
|  | 2.8. | Характеристика движения грузовых транспортных средств |
|  | 2.9. | Анализ уровня безопасности дорожного движения |
|  | 2.10. | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека |
|  | 2.11. | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения |
|  | 2.12. | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения |
| Раздел 3 |  | Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения. |
|  | 3.1. | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения |
|  | 3.2. | Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения |
|  | 3.3. | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта. |
|  | 3.4. | Прогноз развития дорожной сети поселения |
|  | 3.5. | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения. |
|  | 3.6. | Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
|  | 3.7. | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека |
| Раздел 4 |  | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта |
| Раздел 5 |  | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры |
|  | 5.1. | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры не предусмотренные программой |
|  | 5.2. | Мероприятия по развитию сети дорог поселения |
| Раздел 6 |  | Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения |

1. **Паспорт программы**

«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры

на территории Киндальского сельского поселения на 2016 – 2025 г.г.»

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Киндальского сельского поселения на 2016-2025г.г.» (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ", Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ, Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав Киндальского сельского поселения, Генеральный план Киндальского сельского поселения |
| Заказчик, Разработчик  программы | Администрация Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области, адрес: 636750 Томская обл., Каргасокский р-н, с. Киндал, ул. Центральная, дом 16 |
| Исполнители программы | Администрация Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области, адрес: 636750 Томская обл., Каргасокский р-н, с. Киндал, ул. Центральная, дом 16 |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения. |
| Задачи программы | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;  -эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы  . | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  - обеспечение населения качественными услугами транспортной инфраструктуры;  - повышение безопасности дорожного движения. |
| Сроки и этапы реализации программы | 2016 – 2025 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | - разработка проектно-сметной документации; - реконструкция существующих дорог;  - ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| Объемы и источники финансирования программы | Источники финансирования:  - средства местного бюджета: 2016 г. – 2 335,8 тыс. руб.  Средства местного бюджета на 2017-2025 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;  - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения**

**2.1.Социально — экономическая характеристика Киндальского сельского поселения.**

Образование Киндальского сельского поселения связано с принятием Федерального закона № 131-ФЗ от 06.10.2003 г. «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Территория сельского поселения определена границами, которые установлены Законом Томской области от 10.09.2004 г. № 201-ОЗ «О наделении статусом муниципального района, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований на территории Каргасокского района».

Киндальское сельское поселение – часть центральной зоны Западно -Сибирской низменности. Киндальское сельское поселение расположено в северной части Томской области. Административно входит в состав Каргасокского муниципального района.

Киндальское сельское поселение расположено в центральной части района в долине р.Объ ниже по течению от места впадения в нее реки Васюган, в междуречье протоки р. Карга. На юге поселение граничит с Каргасокским поселением Каргасокского района. Со всех других сторон с межселенной территорией Каргасокского района.

Общая площадь поселения в административных границах – 7,3 тыс.га. Административный центр муниципального образования – село Киндал. Также в его состав входит деревня Казальцево.

Внешние транспортные связи села с. Киндал и д. Казальцево осуществляются воздушным, речным и автомобильным транспортом.

Перевозки пассажиров и грузов за пределами Киндальского сельского поселения осуществляются автомобильным транспортом в зимний период. Летом, из-за отсутствия дорог, речным. В период распутицы регулярное транспортное сообщение отсутствует, спец.рейсы осуществляются вертолётом.

В летнее время автомобильные перевозки за пределы Киндальского сельского поселения невозможны из-за отсутствия дорог с твердым покрытием и мостовых переходов через многочисленные крупные и мелкие таежные реки. В связи с этим обстоятельством активные перевозки автомобильным транспортом за пределы Киндальского сельского поселения возможны только в период с декабря по март по зимникам.

Основное предназначение транспортной системы – обеспечивать наиболее удобные связи между местами проживания людей и местами осуществления их деятельности при соблюдении соответствующего уровня безопасности движения.

В летнее время автомобильные перевозки за пределы Киндальского сельского поселения невозможны из-за отсутствия дорог с твердым покрытием и мостовых переходов через многочисленные крупные и мелкие таежные реки.

Связь с районным центром (с. Каргасок) осуществляется по автозимнику (около 32 км, с декабря по март), водным путём (около 23 км) в период навигации, и авиатранспортом (около 16 км) в межсезонье.

Населенные пункты не имеют устойчивого автотранспортного сообщения между собой. Связь с д. Казальцево осуществляется по зимнику на снегоходах(около 32 км, с декабря по март), водным путём (около 23 км) в период навигации, и авиатранспортом (около 16 км) в межсезонье.

На данный момент в составе поселения насчитывается 2 населенных пункта: с. Киндал, д. Казальцево.

**Таблица 1. Характеристика населенных пунктов Киндальского сельского поселения.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Численность населения, чел |
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | с. Киндал | 191 |
| 2 | д. Казальцево | 12 |
| 5 | Итого | 179 |

Численность населения на 01.01.2016 года составляет 191 человек, постоянно зарегистрированного на территории поселения.

**Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

Транспортно-экономические связи Киндальского сельского поселения осуществляются автомобильным видом транспорта

- для связи с районным центром (с. Каргасок), которая осуществляется в зимний период по автозимнику (около 32 км, с декабря по март),

- по селу Киндал (6.2 км),

- до реки Обь (дорога муниципального значения – 2 км, собственность сельского поселения для соединения с.Киндал с момента высыхания протоки Карга, соединяющей с.Киндал с водной артерией р.Обь).

Из-за отдаленности села от реки Обь (расстояние 2 км) имеются определенные трудности по доставке людей на речные виды транспорта. Особенно в период ненастной погоды- дороги практически нет.

На территории поселения нет транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров.

Трудовые передвижения в поселении приходятся на личный транспорт и пешеходные сообщения.

На основании анализа транспортной инфраструктуры, оценки влияния транспортных критериев на развитие и функциональное использование территории поселения можно выделить основные проблемы развития транспорта:

 Отсутствие круглогодичного транспортного сообщения с районным центром и другими поселениями;

 Сеть автомобильных дорог по конфигурации, параметрам отдельных участков, качеству и состоянию дорожных одежд не соответствует потребностям ни хозяйственно-экономического использования, ни транспортного обслуживания населения.

 В поселении недостаточно развита сеть местных широтных и меридиональных транспортных связей (большинство автомобильных дорог местного значения грунтовые), что препятствует как социально-экономическому развитию территории, так и ее значению, соответствующему ее геополитическому положению.

**2.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих администрации поселения и частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует.

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: проезд до реки Обь, основная улица, второстепенные улицы, проезды.

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

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог V категории, предназначенных не для скоростного движения. В таблице 2.4.1 приведен перечень и характеристика дорог местного значения. Дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Киндальское сельское поселение обладает слабо развитой автомобильной транспортной сетью, находится относительно далеко от областного центра г. Томска, что не создаёт оптимальных условий для перемещения сырья и готовых товаров. Строительства новых автомобильных дорог не производилось с 1968 года. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет выборочного ремонта автодорог щебеночным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог требующих ремонта.

Дорожная сеть представлена дорогами местного значения, лесными и полевыми дорогами.

Общая протяжённость дорожной сети, являющейся муниципальной собственностью составляет 8.2 км. Все дороги требуют капитального ремонта.

**Таблица 2. Характеристика автомобильных дорог с.Киндал**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование автомобильной дороги | Тех.  Кат. | Протяж.  Км | В том числе по типу покрытия, км | | | |
| ц/б | а/б | Переход | Грунтов. |
|  | **Дороги местного значения**  **с. Киндал** |  |  |  |  |  |  |
| 5 | дорога на р.Обь | V | 2,0 |  |  |  | 2,0 |
| 6 | ул. Береговая | V | 1,2 |  |  |  | 1,2 |
| 7 | ул. Центральная | V | 3,3 |  |  |  | 3,3 |
| 10 | ул. Школьная | V | 1,7 |  |  |  | 1,7 |
|  | Итого дорог местного значения |  | 8,2 |  |  |  | 8,2 |

**2.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих администрации поселения и частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2013-2015 годы отмечается рост транспортных средств рост и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Автомобилизация поселения (30 единиц/1000человек в 2015году) оценивается как ниже средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено отсутствием транспортного сообщения во время осенне-весенней распутицы.

**Таблица 3. Автомобилизация поселения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2013 год (факт)** | **2014 год (факт)** | **2015 год (факт)** |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 23 | 27 | 30 |

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

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта, в пешем порядке. Информация об объемах пассажирских перевозок, необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

**2.6. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.**

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары, преимущественно в деревянном исполнении и прилегающие территории к организациям и домам. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью нерегулируемые пешеходные переходы не оборудованы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

**2.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

Транспортные средства организаций осуществляющих грузовые перевозки и личный грузовой автотранспорт населения передвигается по дорогам общего пользования в соответствии с ПДД РФ.

**2.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в поселении. На территории Киндальского сельского поселения железнодорожных магистралей нет.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения водителями, а именно «не соответствие скорости конкретным условиям» и «нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортно аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

**Таблица 4. Оценка дорожной ситуации**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Параметры** | **Год** | | |
| **2013** | **2014** | **2015** |
| 1. | Количество дорожно-транспортных происшествий | 1 | 1 | 0 |
| 2. | Количество зарегистрированных транспортных средств | 23 | 27 | 30 |

**2.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека**

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

**2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**

В перспективе в соответствии с постановлением Администрации Томской области от 08.07.2011 г. № 204а "Об утверждении Схемы территориального планирования Томской области" намечено значительное развитие транспортной инфраструктуры в Каргасокском районе:

- Прокладка Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (СевСиб).

- Реконструкция и строительство автодорог по маршруту федерального значения "Северный широтный коридор".

- Строительство автодороги регионального значения с мостом через р. Обь на связи Каргасок – правобережная автодорога Стрежевой – Молодежный,

- Возобновление регулярных полетов судов малой авиации на местных авиалиниях,

- Замена физически и морально устаревших судов внутреннего водного транспорта, возобновление судоходства по боковым и малым рекам с модернизацией навигационного оборудования. Данные перспективы улучшат условия развития транспортной инфраструктуры поселения.

**2.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.**

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Генеральный план Киндальского сельского поселения, утвержден решением совета депутатов Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области от 28.11.2013г. № 53;

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

**3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.**

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

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

На территории Киндальского сельского поселения расположено 2 населенных пункта, в которых проживает 191 человек, в том числе:

- трудоспособного возраста – 102 человек,

- дети до 18-летнего возраста – 41 человек,

- старше трудоспособного возраста – 52 человек.

**Таблица 5. Динамика роста населения**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 | 2 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. | Число родившихся | 2 | 2 | 6 | 1 |
| 3. | Число умерших | 1 | 3 | 4 | 2 |
| 5. | Естественный прирост | +1 | -1 | +2 | -1 |
| 7. | Миграционный прирост населения | +3 | -2 | + 4 | + 2 |
| 8. | Механический прирост | +4 | -3 | +6 | +1 |

Население Киндальского сельского поселения, в большей своей массе, сосредоточено в одном населенном пункте – административном центре с. Киндал.

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём, состоянием дорог большинства населенных пунктов, газификация населенных пунктов.

Общая жилая площадь в Киндальском сельском поселении составляет 4,35 тыс.м2. В настоящее время обеспеченность общей площадью по Киндальскому сельскому поселению 22,7 м2/чел.

Население Киндальского сельского поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности.

Приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является капитальный ремонт муниципального жилого фонда и замена ветхого жилого фонда на новый.

Решение этой задачи возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования.

Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

**Таблица 6. Технико-экономические показатели генерального плана Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области, 2013 год**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | | | **Единица**  **измерения** | | | **Современное состояние** | **I очередь** | | | | **Расчетный срок** | |
| **1** | **2** | | | **3** | | | **4** | **5** | | | | **6** | |
| **1** | **Население** | | | | | |  | | | | | | |
| Численность постоянного населения | | | | чел | | 223 | | 170 | | | 240 | |
| Возрастная структура населения: | | | | | | | | | | | | |
| - моложе трудоспособного возраста | | | | % | | 20,2% | | 20,2% | | | 20,2% | |
| - трудоспособного возраста | | | | % | | 70% | | 66% | | | 65% | |
| - старше трудоспособного возраста | | | | % | | 9,8% | | 13,8% | | | 14,8% | |
| Трудовые ресурсы: | | | | | | | | | | | | |
| Безработные (оценка),  в % ко всему населению | | | | % | | 5,4 | | 5,4 | | | 3,3 | |
| **2** | **Жилищный фонд** | | | | | |  | | | | | | |
|  | Жилой фонд | | | | тыс. м2 | | 4,9 | | 4,9 | | | 7,9 | |
|  | Средняя жилищная обеспеченность населения | | | | м2/чел. | | 21,9 | | 25 | | | 33 | |
|  | Новое строительство, всего общей площади | | | | тыс.м2 | |  | | | 1,5 | | 1,5 | |
|  | | Среднегодовые темпы строительства | | | тыс. м2/год | |  | | | 0,15 | | 0,15 | |
| **3** | | **Объекты социального и культурно- бытового обслуживания** | | | | |  | | | | | | |
|  | | Детские дошкольные учреждения проектной емкостью. | | | мест | |  | | | 15 | | 15 | |
|  | | Общеобразовательные школы проектной емкостью | | | -"- | | 40 | | 40 | | | 40 | |
|  | | ФАП | | | посещений в смену | | 190 | | 190 | | | 190 | |
|  | | Спортивные залы общего пользования | | | м2 пл.пола | | 150 | | 150 | | | 150 | |
| **4** | | **Инженерная инфраструктура** | | | | |  | | | | | | |
| **4.1** | | **Водоснабжение** | | | | |  | | | |  | |  |
| Расход воды на хозяйственно-питьевые нужды | | | тыс. л./сут. | | - | | 34 | | | 58 | |
| **4.2** | | **Водоотведение** | | | | |  | | | | | | |
| Расход хозяйственно-бытовых сточных вод | | | тыс. л./сут. | | - | | 29 | | | 42 | |
| **4.3** | | **Электроснабжение** | | | | |  | | | | | | |
| Потребность в электроэнергии | | | кВт. | | 111,5 | | 85 | | | 120 | |
| **4.4** | | **Теплоснабжение** | | | | |  | | | | | | |
| максимальный тепловой поток на отопление коммунального сектора | | | Гкал/год | | 254 | | 254 | | | 254 | |
| **4.5** | | **Газоснабжение** | | | | |  | | | | | | |
| Потребление природного газа  в том числе: | | | м3/сут. | | - | | 244 | | | 440 | |
|  | | | **Связь** | | |  | | | | | | | |
| **4.6** | | | Охват населения телевизионным вещанием - всего | | % | | 100% | | 100 | | | 100 | |
| Обеспеченность населения телефонной сетью общего пользования | | Номеров на 100 человек | | 22 | | 29 | | | 20,8 | |

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

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

**3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный.

Транспортная связь с районным, областным и иными населенными пунктами будет осуществляться общественным и личным транспортом, внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение.

**3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.**

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

**3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.**

В динамике развития автомобильного парка поселения отмечается рост уровня автомобилизации населения. Значительная доля в общем количестве автомобилей принадлежит частным лицам.

В долгосрочной перспективе, в соответствии с государственной концепцией совершенствования и развития автомобильных дорог в Российской Федерации, следует ожидать повышения уровня автомобилизации населения района до 270 автомобилей на 1000 жителей. На сегодняшний день данный показатель в поселении достигает уровня 30 автомобилей на 1000 жителей.

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

**Таблица 7. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2016 год (прогноз)** | **2017 год (прогноз)** | **2018 год (прогноз)** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 191 | 192 | 194 | 194 | 199 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 28 | 29 | 31 | 32 | 33 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 30 | 32 | 34 | 35 | 37 |

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений ПДД, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

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

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

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

**5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов)**

**по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

**5.1.** С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

**5.2. Мероприятия по развитию сети дорог поселения.**

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения:

**Таблица 8. Мероприятия по развитию систем транспортной инфраструктуры на территории Киндальского сельского поселения на 2016 – 2025 годы**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | | Этапы развития систем транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения | Сроки реализации | Параметры развития транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения | Ответственный за  реализацию  мероприятия |
|  | | 1 этап.  Реконструкция автодороги  (капитальный ремонт) с.Киндал ул. Дорога на р.Обь, 2000 метров | 2016-2017 г. | Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. | Администрация Киндальского сельского  поселения |
|  | | 2 этап.  Благоустройство существующей улично-дорожной сети:  - Расширение проезжих частей улиц: Береговая, Центральная, Школьная.  - Строительство тротуаров | 2018-2019 г. | Администрация Киндальского сельского  поселения |
|  | | 3 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети:  - Обеспечение водоотведения с проезжих частей.  - Освещение улиц. | 2020-2022 г. | Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования | Администрация Киндальского сельского  поселения |
| 4. | 4 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: Замена грунтового покрытия проезжих частей улиц поселения на асфальтобетонное. | | 2023-2025 г. | Администрация Киндальского сельского  поселения |

1. **Оценка объемов и источников финансирования**

**мероприятий (инвестиционных проектов)**

**по проектированию, строительству, реконструкции объектов**

**транспортной инфраструктуры поселения**

**Таблица 9. Объемы финансирования на реализацию мероприятий**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Объемы финансирования на реализацию мероприятий, тыс.руб. | | | |
| 2016-17 | 2018-19 | 2020-22 | 2023-25 |
| 1 | 1 этап.  Реконструкция автодороги  (капитальный ремонт) с.Киндал ул. Дорога на р.Обь, 2000 метров | 464,2 |  |  |  |
| 2 | 2 этап.  Благоустройство существующей улично-дорожной сети:  - Расширение проезжих частей улиц: Береговая, Центральная, Школьная.  - Строительство тротуаров |  | 478,4 |  |  |
| 3 | 3 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети:  - Обеспечение водоотведения с проезжих частей.  - Освещение улиц. |  |  | 690,0 |  |
| 4 | 4 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: Замена грунтового покрытия проезжих частей улиц поселения на асфальтобетонное. |  |  |  | 696,0 |

Объемы и источники финансирования могут подлежать корректировке при формировании бюджета муниципального образования «Киндальское сельское поселение» на очередной финансовый год и плановый период.

1. **Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения.**

**Таблица 10.** **График реализации мероприятий**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Технические параметры дорог, улиц | Протяженность, м | График реализации мероприятий | | | | Выполнение целевых показателей |
| 2016-17 | 2018-19 | 2020-22 | 2023-25 |
| 1 | 1 этап.  Реконструкция автодороги  (капитальный ремонт) с.Киндал,  Дорога на р.Обь, 2000 метров | V | 2000 | + |  |  |  | Обеспечение населения качественными услугами транспортной инфраструктуры |
| 2 | 2 этап.  Благоустройство существующей улично-дорожной сети:  - Расширение проезжих частей улиц: Береговая, Центральная, Школьная.  - Строительство тротуаров | V | 6200 |  | + |  |  | Снижение удельного веса дорог нуждающихся в капремонте |
| 3 | 3 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети:  - Обеспечение водоотведения с проезжих частей.  - Освещение улиц. | - | 6200 |  |  | + |  | Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием |
| 4 | 4 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: Замена грунтового покрытия проезжих частей улиц поселения на асфальтобетонное. | - | 6200 |  |  |  | + | Повышение безопасности дорожного движения |

**8. Предложения по инвестиционным преобразованиям,**

**совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно инфраструктуры на территории поселения.**

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Нормативно-правовая база для Программы сформирована и может изменяться в соответствии с градостроительным законодательством.

Функции мониторинга по реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения осуществляет администрация сельского поселения.