Проект

**ПРОГРАММА**

**муниципального образования «Тараса»**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры**

**муниципального образования «Тараса» на 2016 – 2032 годы»**

**с.Тараса**

**2016 год**

**ВВЕДЕНИЕ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Тараса» на период с 2016 по 2032 года разработана на основании следующих документов;

- В соответствии с Федеральным законом от 30.12. 2012 № 289-ФЗ « О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

|  |
| --- |
| - 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 Российской Федерации»;  - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;  - постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 года N 502 «Об утверждении требований к программам комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры поселений, городских округов» |

Программа определяет основные направления развития транспортной инфраструктуры МО «Тараса», в том числе, социально- экономического и градостроительного поселения, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевоза грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показатели безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры МО «Тараса». Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие МО и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

Цели и задачи программы – развитие транспортной инфраструктуры поселения, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности, формирование условий для социально- экономического развития., повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность, снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

1. **ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Тараса» на 2016 – 2032 годы (далее – Программа)** |
| Разработчик Программы | Администрация муниципального образования «Тараса». |
| Ответственный исполнитель Программы | Администрация муниципального образования «Тараса». |
| Соисполнители Программы | Организации транспортного обслуживания |
| Цель Программы | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное развитие и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности поселения |
| Задачи Программы | Основными задачами Программы являются:  -формирование условий для социально- экономического развития.,  - повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения ,юридических лиц и индивидуальных предпринимателей , осуществляющих экономическую деятельность ,  - снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения. |
| Целевые показатели | Технико- экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, включая показатели безопасности , качество эффективности и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности . |
| Срок и этапы реализации Программы | Период реализации Программы с 2016 по 2032 годы. |
| Объемы требуемых капитальных вложений | Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета МО в рамках муниципальных программ  Объем финансирования Программы составляет :  **2016 год**.  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с. Тараса– 500,00 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 20,0 тыс.рублей.  Итого 520,0 тыс.рублей  **2017год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с. Тараса, -500,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 20,0 тыс.рублей.  Итого 520,0 тыс.рублей  **2018год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с. Тараса, -500,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 20,0 тыс.рублей.  Итого 520,0 тыс.рублей  **2019год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с. Тараса, -500,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 20,0 тыс.рублей.  Итого 520,0 тыс.рублей  **2020год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с. Тараса, -500,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 20,0 тыс.рублей.  Итого 520,0 тыс.рублей  **2021-2026 года**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с.Тараса, д.Новый Алендарь, д.Красная Буреть , д.Кулаково – 3000,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 120,0 тыс.рублей.  Итого 3120,0 тыс.рублей  **2027-2031 года**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с.Тараса, д.Новый Алендарь, д.Красная Буреть , д.Кулаково – 3000,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 120,0 тыс.рублей.  Итого 3120,0 тыс.рублей  **2032 год**  Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения с.Тараса– 500,0 тыс.рублей.,  Оплата уличного освещения – 20,0 тыс.рублей.  Итого 520,0 тыс.рублей  Всего за период: 9360,0тыс.рублей.  Финансирование из бюджета МО ежегодно уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год. Показатели финансирования подлежат уточнению с учетом разработанной проектно-сметной документации и фактического выделения средств из бюджетов всех уровней. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | В результате реализации Программы к 2032 году предполагается:  **1. развитие транспортной инфраструктуры :**  **2. развитие транспорта общего пользования:**  **3. развитие сети дорог поселения**  **4. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения.**  **5. Повышение безопасности дорожного движения.** |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования «Тараса».**

Территория муниципального образования расположена в центральной части Боханского района Иркутской области. Площадь поселения 30635,00га. Расстояние до районного центра г. Иркутска - 100 км.

МО «Тараса» наделено статусом сельского поселения Законом Иркутской области от 30 декабря 2004 года № 67-оз « О статусе и границах муниципальных образований Аларского, Баяндаевского, Боханского, Нукутского, Осинского, Эхирит-Булагатского районов Усть-Ордынского Бурятского автономного округа» и входит в состав Боханского муниципального района, расположенного в южной части Иркутской области

В состав территории МО «Тараса» входят земли следующих населенных пунктов:

* деревня Новый Алендарь;
* деревня Кулаково;
* деревня Красная Буреть;
* заимка Заведение.

Внешние связи МО «Тараса» поддерживаются круглогодично автомобильным транспортом. Расстояние от с. Тараса до административного центра района п.Бохан по автодороге – 8 км.

Сооружения и сообщения речного, воздушного и железнодорожного транспорта в МО «Тараса» отсутствуют.

*Автомобильный транспорт*

В настоящее время внешние связи МО «Тараса» поддерживаются транспортной сетью автомобильных дорог общего пользования местного значения. По территории МО «Тараса» проходят следующие автомобильные дороги общего пользования:

- местного значения - «Тараса-Кулаково», протяженностью 30,0км;

- местного значения - «Тараса-Красная Буреть», протяженностью 20,99 км;

-регионального значения-«Иркутск-Оса-Усть-Уда».

Одной из основных проблем автодорожной сети МО «Тараса» является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню.

1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозов груза на территории поселения**.

В состав МО «Тараса» входят 4 населенных пункта.

Таблица 1. Расстояния между с. Тараса и населенными пунктами.

|  |  |
| --- | --- |
| Населенные пункты | Расстояние до с. Тараса, км |
| д. Кулаково | 30,0 |
| д.Красная Буреть | 20,99 |
| д.Новый Алендарь | 4,0 |
| з. Заведение | 5,0 |

Населенные пункты МО «Тараса» сформированы застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети, обусловленной природным и историческим факторами.

Основными транспортными артериями в поселке являются главные улицы и основные улицы в жилой застройке. В частности, в с. Тараса такой улицей является ул. Ленина, которая обеспечивает связь внутри жилых территорий и в направлениях с интенсивным движением.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная. Транзитное движение транспорта осуществляется через все населенные пункты.

Таблица 2. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, в границах МО «Тараса».

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование автомобильных дорог | Протяженность, км | Присваиваемые идентификационные номера |
| **село Тараса** | | | |
| 1 | ул.Балтахинова | 0,8 | 001-Н16 |
| 2 | ул.Бардамова | 0,4 | 001-Н5 |
| 3 | пер.Больничный | 0,05 | 001-Н40 |
| 4 | пер.Бытовой | 0,3 | 001-Н41 |
| 5 | ул.Гагарина | 0,7 | 001-Н2 |
| 6 | ул.Гаражная | 0,3 | 004-Н37 |
| 7 | пер.Депутатский | 0,6 | 001-Н10 |
| 8 | ул.Ербанова | 0,75 | 001-Н3 |
| 9 | ул.Заведенская | 0,8 | 001-Н42 |
| 10 | пер.Звездный | 0,05 | 001-Н43 |
| 11 | пер.Зеленый | 0,4 | 001-Н24 |
| 12 | ул.Интернациональная | 0,3 | 001-Н22 |
| 13 | ул.Колхозная | 0,9 | 001-Н6 |
| 14 | ул.Комсомольская | 0,6 | 001-Н20 |
| 15 | ул.Ленина | 3,5 | 001-Н13 |
| 16 | пер.Лесной | 0,5 | 003-Н47 |
| 17 | пер.Мира | 0,1 | 002-Н31 |
| 18 | ул.Молодежная | 0,6 | 001-Н17 |
| 19 | ул.Набережная | 0,4 | 004-Н35 |
| 20 | ул.Новая | 0,05 | 001-Н46 |
| 21 | ул.Осодоевой | 0,3 | 001-Н14 |
| 22 | ул.Партизанская | 0,3 | 001-Н23 |
| 23 | пер.Победы | 0,2 | 001-Н15 |
| 24 | ул.Речная | 0,5 | 001-Н8 |
| 25 | пер.Сахъяновой | 0,3 | 001-Н25 |
| 26 | ул.Советская | 0,6 | 001-Н18 |
| 27 | ул.Солнечная | 0,5 | 005-Н28 |
| 28 | ул.Спартакиадная | 0,85 | 001-Н1 |
| 29 | ул.Степная | 0,5 | 002-Н34 |
| 30 | ул.Терешковой | 0,85 | 001-Н9 |
| 31 | пер.Энергетиков | 0,3 | 001-Н26 |
| 32 | мкр.Юбилейный | 1,3 | 001-Н7 |
| 33 | пер.Южный | 0,4 | 001-Н45 |
|  | Итого: | **19** |  |
| **деревня Кулаково** | | | |
| 1 | ул.Ангарская | 0,4 | 004-Н36 |
| 2 | ул.Гаражная | 1,0 | 001-Н21 |
| 3 | ул.Набережная | 0,3 | 001-Н12 |
| 4 | ул.Нагорная | 0,4 | 004-Н38 |
| 5 | ул.Степная | 0,35 | 001-Н19 |
|  | Итого: | 2,45 |  |
| **деревня Красная Буреть** | | | |
| 1 | ул.Мира | 1,5 | 002-Н31 |
| 2 | ул.Новая | 0,2 | 002-Н32 |
| 3 | пер.Подгорный | 0,35 | 002-Н33 |
| 4 | пер.Степной | 0,3 | 001-Н19 |
|  | итого | **2,35** |  |
| **деревня Новый Алендарь** | | | |
| 1 | ул.Бамовская | 0,5 | 005-Н30 |
| 2 | ул.Заречная | 0,35 | 005-Н29 |
| 3 | ул.Солнечная | 0,65 | 001-Н11 |
| 4 | ул.Школьная | 0,3 | 005-Н27 |
|  | Итого | 1,8 |  |
| **заимка Заведение** | | | |
|  | ул.Лесная | 0,2 | 003-Н47 |
|  | ИТОГО | **25,8** |  |

Таблица 3. Общие данные по уличной и дорожной сети в пределах МО.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | Ед. изм. | Данные на 2011 г. |
| 1 | Общее протяжение уличной сети | км | 25,6 |
| 2 | Общая площадь уличной сети | тыс. м2 | 153 600 |
| 3 | Плотность улично-дорожной сети | км/км2 |  |
| 4 | Площадь застроенной территории | км2 |  |

В результате анализа улично-дорожной сети МО «Тараса» выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

* неудовлетворительное техническое состояние поселковых улиц и дорог;
* недостаточность ширины проезжей части (4-6м);
* значительная протяженность грунтовых дорог;
* отсутствие дифференцирования улиц по назначению;
* отсутствие искусственного освещения;
* отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

1. **Прогноз транспортного спроса , изменения объемов и характера передвижения населения и перевозов грузов на территории .**

В связи с застройкой новых территорий планируется увеличение дорожной сети поселения и организация грузовых и пассажирских перевозок.

Уровень автомобилизации в поселении принимается средний по Боханскому району и составляет 140 автомобилей на 1000 жителей. Проектный уровень автомобилизации принимается:

- на первую очередь – 180 автомобилей на 1000 жителей;

-на расчетный срок- 230 автомобилей на 1000 жителей.

Количество индивидуального легкового автотранспорта составит 410 единиц на 1 очередь(2022г.) и 552 единиц на расчетный срок (2032г.)

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено:

- СТО - мощностью один пост;

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как хранение индивидуального транспорта осуществляется в гаражах на придомовых участках. Ближайшая АЗС находится в п.Бохан. Потребность в АЗС отсутствует.

**4.Принципиальные варианты развития и оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры.**

В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть.

Проектные решения по развитию сети внешних автодорог заключаются в проведении ремонтных мероприятий автодорог местного значения, обеспечивающих поселки устойчивыми внутренними и внешними транспортными связями.

Планируемое размещение автомобильных дорог и объектов автомобильного транспорта отображено на «Карте планируемого размещения объектов теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, электроснабжения, связи и транспортной инфраструктуры Тараса МО.

**ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ транспортной ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Целевые индикаторы и показатели развития системы транспортной инфраструктуры МО «Тараса».**

**Таблица 4 – Целевые индикаторы для проведения мониторинга за реализацией программы комплексного развития транспортной инфраструктуры – текущее состояние**

| **Группа индикаторов** | **Наименование целевых индикаторов** | **Ед. изм.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Критерии доступности для населения транспортных слуг | Система автомобильных улиц и дорог | м2 | 153 600 | 153 600 | 153 600 | 153 600 | 159600 | 159600 |
| Улучшенная структура улично- дорожной сети | м2 | 153 600 | 153 600 | 153 600 | 153 600 | 159600 | 159600 |
| Показатели спроса на развитие улично- дорожной сети | Общая протяженность улично-дорожной сети | м2 | 153 600 | 153 600 | 153 600 | 153 600 | 159600 | 159600 |
| Показатели степени охвата потребителей улично- дорожной сети | Транспортная обеспеченность | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Безопасность дорожного движения | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Показатели надежности улично- дорожной сети | Объем реконструкции сетей (за год)\* | км | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 1 | 1 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**5.Перечень и очередность реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры поселения.**

В части развития автомобильных дорог общего пользования приняты за основу мероприятия, заложенные в Схеме территориального планирования Боханского района . К ним относятся :

- совершенствование и развитие автомобильных дорог местного значения и внутрирайонных транспортных связей;

- обеспечение населенных пунктов автодорожными подъездами с твердым покрытием для связи с сетью автодорог общего пользования.

Основной целью развития улично-дорожной сети является:

- формирование улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования, соответствующей потребностям населения и экономики муниципального образования;

- обеспечение круглогодичного автотранспортного сообщения в муниципальном образовании.

Для достижения перечисленных целей необходимо проведение следующих мероприятий:

**Формирование улиц в жилой застройке в соответствии с намеченным Генеральным планом освоением новых территорий.**

Предлагаемую структуру улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования составляют:

- главная улица;

- основные улицы в жилой застройке , обеспечивающие связь районов населенного пункта и выход на внешние автомобильные дороги;

* второстепенные улицы в жилой застройке;
* проезды.

В соответствии с рекомендациями СП 42.13330.2011«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.» габариты проезжих частей улично –дорожной сети приняты:

- главные улицы -7,0м;

* основные улицы в жилой застройке – 6,0м;
* второстепенные улицы в жилой застройке- 5,5м;
* проезды- 2,75-3,0м.

Классификация улично-дорожной сети представлена на «Фрагменте карты планируемого размещения объектов местного значения муниципального образования. Объекты инженерной и транспортной инфраструктуры»

**На весь период действия программы, во всех населенных пунктах муниципального образования, предусматривается выполнение следующих**

- строительство дорог

- ремонт автомобильных дорог (основные, второстепенные улицы в жилой застройке);

- реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети: обеспечение нормативных габаритов проезжих частей, спрямление существующих участков улично-дорожной сети;

- озеленение, устройство тротуаров, уличного освещения предусматривается на весь период действия Программы;

- устройство твердого покрытия дорожного полотна главных улиц на весь период реализации Программы предусматривается во всех населенных пунктах, входящих в МО "Тараса", что обеспечит устойчивый круглогодичный проезд автотранспорта по улично-дорожной сети;

- размещение и обустройство остановочных пунктов по пути следования общественного транспорта

- установка дорожных знаков;

-инвентаризация, паспортизация, диагностика, обследование автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, проведение кадастровых работ, регистрация прав в отношении земельных участков занимаемых автодорогами общего пользования местного значения дорожными сооружениями и другими объектами недвижимости, используемыми в дорожной деятельности, возмещение их стоимости.

Таблица 5. Структура улично-дорожной сети

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Показатели | Ед. изм. | Кол-во | Ремонт и реконстр. 1 оч. | Строительство | |
| 1 оч. | Расч. срок |
| С.Тараса | Протяженность улично-дорожной сети, всего | км | 19,0 |  | 0, | 0 |
| главных улиц | км | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 |
| улиц в жилой застройке, второстепенных | км | 19,0 | 19,0 | 0 | 0 |
| Д.Новый Алендарь | Протяженность улично-дорожной сети, всего | км | 1,8 | 1,8 | 0 | 0,0 |
| главных улиц | км | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| улиц в жилой застройке, второстепенных | км | 1,8 | 1,8 | 0 | 0 |
| Д.Красная Буреть | Протяженность улично-дорожной сети, всего | км | 2,35 | 2,35 | 0 | 0,0 |
| главных улиц | км | 1,5 | 1,5 | 0 | 0,0 |
| улиц в жилой застройке, второстепенных | км | 2,35 | 2,35 | 0 | 0 |
| д. Кулаково | Протяженность улично-дорожной сети, всего | км | 2,45 |  |  |  |
| главных улиц | км | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| улиц в жилой застройке, второстепенных | км | 2,45 | 2,45 | 0 | 0 |
| з.Заведение | Протяженность улично-дорожной сети, всего | км | 0,2 |  |  |  |
| главных улиц | км | 0 | 0 | 0 | 0 |
| улиц в жилой застройке, второстепенных | км | 0,2 | 0 | 0 | 0 |

Из таблицы следует, что будут проведены следующие работы:

* реконструкция главных улиц, общей протяженностью 1,5 км;
* реконструкция улиц в жилой застройке второстепенных, общей протяженностью 25,6 км;
* строительство улиц в жилой застройке второстепенных, общей протяженностью 0 км;

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями населенные пункты, повышает плотность главных и основных улиц, обеспечивает удобные выходы на региональные автодороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки.

Объекты, не затронутые, реконструкцией и строительством сохраняются.

В соответствии с проектными решениями определен перечень планируемых для размещения объектов местного значения поселения.

Объекты транспортной инфраструктуры, предлагаемые проектом к размещению, отображены на карте населенных пунктов с. Тараса, д.Новый Алендарь, д.Красная Буреть, д.Кулаково, з.Заведение с отображением планируемых объектов теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, электроснабжения, связи и транспортной инфраструктуры МО «Тараса».

**6.Оценка эффективности мероприятий развития социальной инфраструктуры**

**ПРОГРАММА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ,**

**ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ДОСТИЖЕНИЕ ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ**

**Программа инвестиционных проектов улично – дорожной сети Тарасинского сельского поселения.**

**Таблица6 – Программа инвестиционных проектов улично – дорожной сети** **Тарасинского сельского поселения.**

| **№ п/п** | **Наименование объекта** | **Цель реализации** | **Сроки реализации** | | **Общая сметная стоимость, тыс.руб.** | **Единица измерения *(м2)*** | **Финансовые потребности, *тыс.руб.(без НДС)*** | | | | | | | | | **Источники финансирования** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **начало** | **окончание** | **на весь период 2016-2032 гг.** | **по годам** | | | | | | | |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2026** | **2027-2031** | **2032** |
| **1** | **2** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** |  | |
| 1. | Ремонт участков автомобильных дорог общего пользования местного значения | Повышение качества улично- дорожной сети | 2016 | 2032 | 9 000,0 | 153 600 | 9 000,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 3000,0 | 3 000,0 | 500,0 | Администрация муниципального образования «Тараса» | |
| 2 | Уличное освещение | Безопасность движения | 2016 | 2032 | 360,0 | 153 600 | 360,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 120,0 | 120,0 | 20,0 | Администрация муниципального образования «Тараса». | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |  | | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 3000,0 | 3 000,0 |

1. **Структура инвестиций.**

Общий объём средств, необходимый на первоочередные мероприя­тия по модернизации объектов улично – дорожной сети МО «Тараса» на 2016 - 2032 годы, составляет 9360,0 тыс. рублей. Из них наибольшая доля требуется на ремонт автомобильных дорог

Распределение планового объёма инвестиций по транспортной инфраструктуре с учётом реализуемых и планируемых к реализации проектов развития улично- дорожной сети, а также их приоритетности потребности в финансовых вложениях распределены на 2016 – 2032 годы. Полученные результаты (в ценах 2016 года) приведены в таб..7

**Таблица 7. Распределение объёма инвестиций на период реализации ПТР Тараса сель­ского поселения, тыс. руб.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Виды услуг** | **Инвестиции на реализацию программы** | |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2026** | **2027-2031** | **2032** | **всего** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,00 | 500,0 | 3000,00 | 3000,0 | 500,0 | 9000,0 |
| 2 | Освещение | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 120,0 | 120,0 | 20,0 | 360,0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

В результате анализа состояния улично- дорожной сети Тарасинского сельского поселения показано, что экономика поселе­ния является малопривлекательной для частных инвестиций. Причинами тому служат низкий уровень доходов населения, отсутствие роста объёмов производства, относительно стабильная численность населения. Наряду с этим бюджетная обеспеченность поселения находится на низком уровне. На настоящий момент предприятия, обслуживающие объек­ты транспортной инфраструктуры поселения, осуществляют незначительные капиталь­ные вложения. Поэтому в ка­честве основного источника инвестиций предлагается подразумевать поступления от вы­шестоящих бюджетов.

Оценочное распределение денежных средств на реализацию ПТР (в ценах 2016 го­да) приведено в таб.

**Таблица 8. Источники привлечения денежных средств на реализацию ПКР Тараса сельского поселения, тыс. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование** | **Бюджеты всех уров­ней и част­ные инве­сторы** | **В т.ч. федеральный бюджет** | **В т.ч. бюджет областной** | **В т.ч.**  **бюджет**  **Тараса сельского поселения** | **В т.ч. вне­бюджетные источники** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 9000,0 | 0 | 0 | 9000,0 | 0 |
| 2 | Освещение | 360,0 | 0 | 0 | 360,0 | 0 |

Под внебюджетными источниками понимаются средства пред­приятий, внешних инвесторов и потребителей. Более конкретно распределение источни­ков финансирования определяется при разработке инвестиционных проектов.

Перспективы сельского поселения до 2032 года связаны с расширением производ­ства в сельском хозяйстве, растениеводстве, животноводстве, личных подсобных хозяйст­вах.

Рассматривая интегральные показатели текущего уровня социально-экономического развития Тараса сельского поселения, отмечается следующее:

* бюджетная обеспеченность низкая.
* транспортная доступность населенных пунктов поселения низкая;
* наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и рас­ширение производства;
* состояние жилищного фонда - в большей части приемлемое с достаточно высо­кой долей ветхого жилья;

доходы населения на уровне средних по району.

**7. Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры.**

- развитие транспортной инфраструктуры поселения

-сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности

- формирование условий для социально- экономического развития

-повышение безопасности

-качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей , осуществляющих экономическую деятельность

-снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

**8. Предложение по институциональным преобразованиям. Совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории Тараса сельского поселения.**

Администрация МО «Тараса» осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;

- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;

- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 17 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в разделе «Программа инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение целевых показателей» настоящего Отчета. Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета МО, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

2.Вверификация данных;

3.Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.