**РФ**

**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ЗАПАДНОДВИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**ЗАПАДНОДВИНСКОГО РАЙОНА**

**ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**от 03.12. 2019 года п. Велеса № 67**

Об утверждении Программы комплексного развития

транспортной инфраструктуры муниципального

образования Западнодвинское сельское поселение

Западнодвинского района Тверской области

 на период до 2030 года

 В целях реализации положений статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации и Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», в соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Западнодвинское сельское поселение Западнодвинского района Тверской области Администрация Западнодвинского сельского поселения **постановляет:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Западнодвинское сельское поселение Западнодвинского района Тверской области на период до 2030 года (прилагается).

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня принятия и подлежит размещению на официальном сайте администрации Западнодвинского сельского поселения.

3. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава сельского поселения Н.А. Боркова

Приложение к постановлению

 администрации Западнодвинского сельского поселения

от 03.12.2019 г. № 67

**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ЗАПАДНОДВИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

**ЗАПАДНОДВИНСКОГО РАЙОНА**

**ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**на период до 2030 года**

2019 год

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 4](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416216)

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 6](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416217)

[1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 9](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416218)

[1.1 Анализ положения Тверской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Западнодвинского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 9](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416219)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Западнодвинского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 12](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416220)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 15](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416221)

[1.3.1 Автомобильный транспорт 16](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416222)

[1.3.2 Водный транспорт 16](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416223)

[1.3.3 Воздушный транспорт 16](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416224)

[1.3.4 Железнодорожный транспорт 16](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416225)

[1.4 Характеристика сети дорог Западнодвинского сельского поселения, параметры дорожного движения 17](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416226)

[1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Западнодвинском сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 20](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416227)

[1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 21](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416228)

[1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 26](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416229)

[1.8 Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 27](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416230)

[1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения 27](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416231)

[1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 28](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416232)

[1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Западнодвинского сельского поселения 31](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416233)

[1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Западнодвинского сельского поселения 34](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416234)

[1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 36](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416235)

[2 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАПАДНОДВИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 40](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416236)

[2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 40](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416237)

[2.2 Прогноз транспортного спроса Западнодвинского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 41](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416238)

[2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 42](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416239)

[2.4 Прогноз развития дорожной сети 43](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416240)

[2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 43](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416241)

[2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 44](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416242)

[2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 45](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416243)

[3 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 46](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416244)

[4 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416245)

[4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416246)

[4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416247)

[4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416248)

[4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416249)

[4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416250)

[4.6 Мероприятия по развитию сети дорог Западнодвинского сельского поселения 49](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416251)

[5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 51](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416252)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 51](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416253)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 51](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416254)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 51](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416255)

[5.4 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 51](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416256)

[6 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 52](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416257)

[7 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 57](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416258)

[8 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАПАДНОДВИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 61](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDownloads%5C%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F.docx#_Toc11416259)

# ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования, 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 муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования 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 муниципального образования Западнодвинское сельское поседение Западнодвинского района Тверской области на период до 2030 года |
| Основание для разработки программы | * Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;
* Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Генеральный план Западнодвинского сельского поселения на период до 2030 года;
* Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
 |
| Заказчик Программы | **Администрация Западнодвинского сельского поселения**172617, Тверская обл., Западнодвинский р-н, п. Велеса, ул. Центральная, 15 |
| Разработчик Программы | **ООО «ЭнергоАудит»**160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202 тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800 |
| Цели и задачи программы | *Цель программы*:Создание сбалансированной транспортной инфраструктуры муниципального образования, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, комфортность передвижения, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.*Задачи программы:*1. Развитие улично-дорожной сети Западнодвинского сельского поселения; 2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры; 3. Повышение доступности и качества транспортных услуг; 4. Создание комфортной среды для передвижения инвалидов и других маломобильных групп населения; 5. Обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения на территории Западнодвинского сельского поселения. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Индикатор (целевой показатель)** | **Данные для установки целевого показателя** | **Единица измерения** | **Показатели в соответствии с ПКР ТИ** | **Фактические показатели** |
| 1 | Качество транспортной инфраструктуры | Общая протяженность дорог – всего | км | 303,6 | 313,8 |
| 2 | Доступность транспортной инфраструктуры | Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта | % | 80 | 80 |
| Доля общественного транспорта, доступного для маломобильных групп населения | % | 100 | 0 |
| 3 | Затраты на мероприятия по ремонту объектов транспортной инфраструктуры | Бюджетное финансирование | млн. руб. | 215,73 |  |
| Привлечение частных инвестиций | млн. руб. | 0,00 |  |
| 4 | Затраты на мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры | Бюджетное финансирование | млн. руб. | 190,65 |  |
| Привлечение частных инвестиций | млн. руб. | 0,00 |  |

 |
| 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 и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.5. Мероприятия по организации дорожного движения.Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного 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 гг.;II этап: 2025-2030 гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования Программы составляет в 2020-2030 годах – 406 380 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 проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода |

# 1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Тверская область – субъект Российской Федерации, входит административно в состав Центрального федерального округа Российской Федерации. Область расположена на западе средней части Восточно-Европейской равнины. Протяженность с запада на восток составляет более 450 км, а с севера на юг примерно 350 км. По площади – это одна из самых больших областей европейской части страны. Площадь территории области в границах – 84 494,42 км2.

Тверская область граничит с 6 субъектами Российской Федерации: Московской, Смоленской, Псковской, Новгородской, Вологодской и Ярославской областями. Протяженность границ Тверской области с шестью смежными областями – 2 470 км, наиболее протяжённая граница – с Новгородской областью (704 км).

В состав Тверской области входят 36 муниципальных районов и 7 городских округов. В состав муниципальных районов входят 44 городских поселений и 318 сельских поселений.

Административный центр Тверской области – город Тверь, крупный промышленный и культурный центр Верхневолжья, расположен в 167 км от Москвы и в 485 км от Санкт-Петербурга, стоит у слияния рек Волги, Тверцы и Тьмаки. С Москвой Тверь связана тремя транспортными магистралями: железнодорожной, автомобильной и водной.

Промышленность региона обеспечивает наибольший вклад – около 1/3 – в создание валового регионального продукта. Наряду с традиционными – хлопчатобумажной, кожевенно-обувной, вагоностроительной, пищевой созданы и развиваются новые отрасли промышленности: энергетика, химическая, полиграфия, производство экскаваторов, противопожарной техники, башенных кранов, торфяных и сельскохозяйственных машин, производство строительных материалов.

Предприятия энергетики – поставляют за пределы области 80 процентов вырабатываемой электроэнергии. Промышленный потенциал Тверской области диверсифицирован: более 70% всей отгруженной продукции собственного производства занимает продукция обрабатывающих производств, в которых представлены все производства.

В Тверской области имеется достаточно высокий производственный и ресурсный потенциал для развития сельского хозяйства.

По территории области проходят федеральные автотранспортные и железнодорожные трассы, имеющие международное значение. С северо-запада на юго-восток область пересекают Октябрьская железнодорожная магистраль и автомагистраль «Москва – Санкт-Петербург» (Россия), южную часть – железная дорога и автомагистраль «Москва-Рига» (Балтия), дающие выход на страны Балтии и Скандинавии.

Общая протяженность железных дорог – 2 713 км, с крупными железнодорожными узлами в городах Бологое, Тверь, Ржев, Сонково. По протяженности автомобильных дорог общего пользования Тверская область занимает первое место в Центральном федеральном округе и четвертое – в Российской Федерации.

Из судоходных рек наибольшее значение имеет Волга, для судоходства используются также Иваньковское, Рыбинское, Вышневолоцкое водохранилища, озера Селигер, Пено, Мстино.

Международные воздушные линии, воздушные линии на территории России обслуживает аэропорт двойного базирования Мигалово (г. Тверь). Имеются вертодромы и аэродромы малой авиации.

Территорию Тверской области пересекают магистральные нефтепроводы «Ухта – Торжок – Полоцк», «Ярославль – Кириши Ленинградской области» и магистральные газопроводы «Торжок – Валдай», «Белоусово – Санкт-Петербург», «Серпухов – Санкт-Петербург», «Ухта – Торжок», 4 нитки «Торжок – Минск – Ивацевичи», Московское кольцо.

**Краткая характеристика Западнодвинского сельского поселения**

Западнодвинское сельское поселение – муниципальное образование в составе Западнодвинского района Тверской области. На территории поселения находятся 83 населенных пункта. Центр поселения – посёлок Велеса (с 2010 года). Образовано в 2005 году, включило в себя территории Бибиревского, Дубровского, Улинского, Хотинского, Фофановского и Баевского сельских округов.

Общая площадь: 786,6 км².

Нахождение: северо-восточная часть Западнодвинского района

Граничит:

* на севере – с Андреапольским районом, Андреапольское СП;
* на востоке – с Нелидовским районом, Нелидовское СП и Земцовское СП;
* на юго-востоке – с Жарковским районом, Жарковское СП;
* на юге – с Шараповским СП;
* на западе – с Бенецким СП и Староторопским СП;
* на северо-западе – с Торопецким районом, Речанское СП и Понизовское СП;
* внутри поселения – территория городского поселения город Западная Двина.

Основные реки – Западная Двина и её приток Велеса.

Поселение пересекают автомагистраль М-9 «Балтия» и железная дорога «Москва – Великие Луки – Рига».



Рисунок 1.1 – Ситуационная схема размещения Западнодвинского сельского поселения в структуре Западнодвинского района

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

**Анализ современного использования территории**

Западнодвинское сельское поседение расположено в северо-восточной части Западнодвинского района. На севере граничит с с Андреапольским районом, Андреапольское СП, на востоке – с Нелидовским районом, Нелидовское СП и Земцовское СП, на юго-востоке – с Жарковским районом, Жарковское СП, на юге – с Шараповским СП, на западе – с Бенецким СП и Староторопским СП, на северо-западе – с Торопецким районом, Речанское СП и Понизовское СП, внутри поселения – территория городского поселения город Западная Двина

Общая площадь Западнодвинского сельского поселения составляет 786,6 км²

Большую часть территории сельского поселения занимают земли лесного фонда. Оставшуюся часть делят земли сельскохозяйственного назначения, земли населенных пунктов, земли садовых товариществ, земли запаса и земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения.

**Архитектурно-планировочная характеристика**

В границах поселения расположены четыре планировочных центра районного значения – это административный центр поселения п. Велеса (с населением 159 чел.) и населенные пункты д. Бибирево (с населением 328 чел.), д. Дуброво (с населением 110 чел.), д. Баево (с населением 142 чел.), д. Улин с населением 218 чел.) и д. Фофаново (с населением 128 чел.). Данные населенные пункты обладают наивысшим потенциалом развития и являются центрами расселения населения в Поселении.

Поселок Велеса является административным центром Западнодвинского сельского поселения.

Состояние жилого фонда поселения можно оценить как удовлетворительное.

Жилой фонд поселения характеризуется следующими параметрами:

* основу жилого фонда составляют индивидуальные жилые дома. Развитый многоквартирный жилой фонд присутствует в деревнях Бибирево и Улин;
* обеспечение жилого фонда коммуникациями и инженерными сетями неравномерное. 80 из 83 населенных пунктов поселения электрифицированы и не испытывают больших проблем с водоснабжением. Однако, системы водоотведения, газоснабжения и вывоза ТБО развиты слабо;
* обеспеченность населения жилой площадью неудовлетворительная;
* значительная часть жилого фонда используется дачным населением сезонно. В результате, эффективность использования жилого фонда снижается, так же как и снижается обеспеченность жильем коренного населения, которое не может конкурировать в застройке с более обеспеченными (в финансовом плане) дачниками;
* развитие жилого фонда ооселения происходит в основном за счет дачного строительства.

**Анализ экономической ситуации**

Уровень развития экономики поселения можно оценить как средний. Фактически он соответствует доиндустриальным формам экономических отношений.

К положительным чертам экономического развития поселения можно отнести:

* присутствие на территории индустриальных объектов: пилорам, разрабатываемых карьеров и современных комплексов АЗС на трассе М-9;
* наличие на территории относительно экономически стабильных сельхозорганизаций и ряда действующих фермерских хозяйств;
* сохранение личных подсобных хозяйств населения;
* возникновение на территории постиндустриальных рекреационных дачных поселков, которые в будущем могут стать одним из мест приложения труда коренного населения.

К отрицательным чертам развития экономики Поселения на современном этапе можно отнести:

* недоиспользование потенциала развития индустриального фермерского хозяйства;
* слабое развитие индустриального коллективного сельского хозяйства и всего агропромышленного комплекса;
* слабое развитие традиционных ремесел и промыслов;
* недоиспользование потенциала развития индустриальных и постиндустриальных предприятий. Существующие предприятия деревообработки скорее можно отнести к традиционным, нежели к индустриальным;
* предприятия торговли в поселении в основном ориентированы на продажу «конкурентной привозной» продукции. Программы продажи продуктов собственного производства нет. Так же как нет и стратегии выведения продуктов собственного производства на рынок;
* рекреационно-туристический потенциал поселения используется экстенсивно. Адекватной и четкой программы экономического использования рекреационного ресурса в поселении нет;
* трудовые ресурсы поселения используются неэффективно из-за того, что морально-этические нормы и профессиональный спектр подготовки коренного населения не соответствует требованиям настоящего времени;
* в поселении не созданы условия, дающие преимущества для деятельных и социально-ответственных людей, которые способны развивать экономику поселения.

**Демографическая ситуация и анализ численности населения**

Важным показателем демографической ситуации в Западнодвиннском сельском поселении является половозрастная структура населения. Необходимо отметить, что прогноз миграционной составляющей движения населения должен производиться не только на основе экстраполяции динамики предыдущих лет, но и с учетом перспектив развития рынка рабочей силы в населенном пункте, то есть жителей трудоспособного возраста.

Таблица 1.1

Численности населения за период 2015-2019 гг.

| **Населенный пункт** | **01.01.2015** | **01.01.2016** | **01.01.2017** | **01.01.2018** | **01.01.2019** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| д. Абаконово | 47 | 45 | 45 | 45 | 43 |
| д. Авдеево | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д. Александровское | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| д. Андрианово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д. Ануфриево | 43 | 43 | 44 | 45 | 45 |
| д. Баево | 145 | 144 | 144 | 143 | 142 |
| д. Барлово | 32 | 32 | 32 | 31 | 31 |
| д. Барино | 12 | 10 | 8 | 7 | 6 |
| д. Белейка | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д. Ботино | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| д. Бибирево | 338 | 336 | 335 | 332 | 328 |
| д. Василево | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| п.Велеса | 159 | 157 | 158 | 159 | 159 |
| д. Вережуни | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| д. Вязки | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| д.Вороново | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Глубокое | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д. Дедово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Дорохово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Дорофеево | 10 | 10 | 9 | 9 | 9 |
| д.Дуброво | 112 | 112 | 111 | 110 | 110 |
| д. Дрогалово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Ефремово | 12 | 10 | 8 | 2 | 1 |
| д.Жданово | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| д.Железово | 13 | 12 | 12 | 10 | 10 |
| д.Жар | 6 | 5 | 5 | 3 | 3 |
| д.Заиловье | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| д.Замошье | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Ж/д разъезд Замошье | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Заполье | 1 |  |  |  | 0 |
| д.Золотухи | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| д.Зуево | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Зубово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Загорье | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| д.Залужье | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| д.Злобино | 24 | 24 | 23 | 21 | 21 |
| д. Исаково | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Карловка | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Котово | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| д.Коробки | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Красноселье | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| д.Кучино | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Кирпичник | 16 | 15 | 14 | 14 | 14 |
| д.Качевицы | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 |
| д.Кокорево | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| д.Колотово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Лаврово | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| д.Литвтново | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Лазарево | 29 | 26 | 23 | 20 | 19 |
| д.Лейкино | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Мартьянково | 36 | 35 | 35 | 33 | 33 |
| д.Мухино | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 |
| д.Можайцы | 33 | 33 | 32 | 34 | 34 |
| д.Наволока | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Новая | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Ново-Ивановское | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| д.Новостройка | 29 | 29 | 30 | 32 | 32 |
| д.Никополь | 2  |  2 | 2 | 2 | 2 |
| д.Острожки | 16 | 17 | 18 | 18 | 21 |
| д.Полутино | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Песно | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| д.Проплеткино | 5 | 5 | 4 | 2 | 2 |
| д.Рылово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Старина | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| д.Сазоново | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Савостино | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Соломкино | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| д.Совец | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Сеньково | 12 | 12 | 10 | 10 | 10 |
| д.Сосвятское | 11 | 11 | 9 | 9 | 9 |
| д.Трофимово | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| д.Тюхово | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Улин | 217 | 217 | 218 | 218 | 218 |
| д.Фофаново | 133 | 132 | 130 | 129 | 128 |
| д.Харино | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 |
| д.Хлюсты | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д.Холм | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| д. Шевердино | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| д.Шестаково | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| д. Щиборово | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| д.Щеголево | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| д.Яковлевское | 52 | 54 | 57 | 60 | 63 |
| **ИТОГО по почелению** | **1680** | **1653** | **1636** | **1620** | **1617** |

Как видно из представленной выше таблицы, за последние годы наблюдается плавное уменьшение численности населения поселения.

**Оценка транспортного спроса**

В Западнодвинском сельском поселении основной объем грузо- и пассажироперевозок осуществляется по автомобильным и железным дорогам. Сеть автомобильных дорог общего пользования сельского поселения состоит из автомобильных дорог федерального значения, регионального (межмуниципального) и местного значения, а так же полевых и лесных дорог.

Через поселение, пересекая его с востока на запад, проходит железная дорога Москва-Рига. В границах поселения на железнодорожной ветке «Москва – Великие Луки – Рига» расположены две остановочные платформы: Улин и Замошье.

Несмотря на то, что поселение характеризуется развитой речной сетью, речной транспорт не участвует в системе транспортной инфраструктуры поселения.

На сегодняшний день, в границах поселения, инфраструктура воздушного транспорта не развита.

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

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а в первую очередь – межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь Западнодвинского сельского поселения с прилегающими муниципальными образованиями, осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

### 1.3.1 Автомобильный транспорт

Основным видом внешнего транспортного сообщения является автомобильный транспорт, обеспечивающий грузовые и пассажирские перевозки.

Существующая транспортная структура состоит из автомобильных дорог федерального значения, регионального (межмуниципального) значения, местного значения, а так же полевых и лесных дорог.

Общая протяженность автомобильных дорог на территории сельского поселения составляет 303,6 км.

По территории Западнодвинского сельского поселения проходит федеральная автомобильная дорога М-9 «Балтия» от Москвы до Риги.

Данные по количеству автотранспортных средств представлено в п. 1.5 настоящей программы.

Недостатком организации автодорожной сети сельского поселения является некачественное дорожное покрытие.

Общественный транспорт

Информация по пригородным маршрутам в пределах Западнодвинского сельского поселения представлена в разделе 1.6.

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

* приведение остановочных пунктов в соответствие с требованиями действующего законодательства;
* обеспечение доступности транспортных услуг для инвалидов и маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов.

Реализация мероприятий позволит создать на территории Западнодвинского сельского поселения маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении.

### 1.3.2 Водный транспорт

Несмотря на то, что поселение характеризуется развитой речной сетью, речной транспорт не участвует в системе транспортной инфраструктуры поселения.

### 1.3.3 Воздушный транспорт

На сегодняшний день, в границах поселения, инфраструктура воздушного транспорта не развита.

### 1.3.4 Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт Западнодвинского сельского поселения представлен железнодорожной линией «Москва – Великие Луки – Рига».

На железнодорожной линии «Москва – Великие Луки – Рига» в пределах территории Западнодвинского сельского поселения располагаются 2 остановочные платформы: Улин и Замошье.

Информация по маршрутам железнодорожного транспорта представлена в разделе 1.6.

## 1.4 Характеристика сети дорог Западнодвинского сельского поселения, параметры дорожного движения

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

Таблица 1.2

Основные характеристики протяженность дорог

| **№ п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **01.01.2018** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года, в том числе: | км | 303,6 |
| 1.1 | Федерального значения | км | 29 |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | 143,9 |
| 1.3 | Местного значения | км | 130,7 |
| 1.4 | Ведомственные а/д | км | - |

Существующая транспортная структура муниципального образования состоит из автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального (межмуниципального), местного значения и прочие автодороги.

Характеристика дорог общего пользования федерального и регионального (межмуниципального) значения представлена в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Характеристика дорог общего пользования федерального и регионального (межмуниципального) значения

| **№ п/п** | **Наименование автомобильных дорог** | **Идентификационный номер** | **Протяженность в границах поселения, км** | **Класс дороги** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Автодороги федерального значения** |
| 1 | М-9 «Балтия» от Москвы до Риги |  | 29 | 1 |
|  | **ИТОГО:** |  | **29** |  |
| **Автодороги регионального и межмуниципального значения** |
| 1 | "Москва - Рига" - Андреаполь - Пено - Хитино | 28 ОП РЗ 28К-0001 | 19 | 1 |
| 2 | Западная Двина - Жарковский | 28 ОП РЗ 28К-0295 | 23 | 1 |
| 3 | Подъезд к д. Баево | 28 ОП МЗ 28Н-0329 | 1,3 | 3 |
| 4 | Сосвятское - Барино | 28 ОП МЗ 28Н-0330 | 3,1 | 3 |
| 5 | Западная Двина - Шишово | 28 ОП МЗ 28Н-0331 | 12 | 2 |
| 6 | Подъезд к д. Мартьянково | 28 ОП МЗ 28Н-0332 | 2 | 3 |
| 7 | Семеновское - Железово | 28 ОП МЗ 28Н-0341 | 20 | 2 |
| 8 | "Москва - Рига" - Хотино | 28 ОП МЗ 28Н-0348 | 5 | 2 |
| 9 | "Москва - Рига" - Улин | 28 ОП МЗ 28Н-0349 | 8 | 2 |
| 10 | Улин - Песно | 28 ОП МЗ 28Н-0350 | 2,3 | 3 |
| 11 | "Западная Двина - Шишово" - Шестаково - Хватково - Бенцы | 28 ОП МЗ 28Н-0364 | 10 | 2 |
| 12 | Западная Двина - Котово - Улин | 28 ОП МЗ 28Н-0368 | 10,2 | 3 |
| 13 | Котово - Дорохово - Глубокое | 28 ОП МЗ 28Н-0369 | 6 | 3 |
| 14 | "Москва - Рига" - Сеньково | 28 ОП МЗ 28Н-0377 | 2,7 | 3 |
| 15 | "Москва - Рига" - Дорофеево | 28 ОП МЗ 28Н-0378 | 1,4 | 3 |
| 16 | "Москва - Рига" - Белейка | 28 ОП МЗ 28Н-0379 | 1,5 | 3 |
| 17 | "Москва - Рига" - Абаконово | 28 ОП МЗ 28Н-0380 | 1,1 | 3 |
| 18 | "Москва - Рига" - Проплеткино | 28 ОП МЗ 28Н-0382 | 2,6 | 3 |
| 19 | "Москва - Рига" - Красноселье - Андрианово | 28 ОП МЗ 28Н-0384 | 6,8 | 3 |
| 20 | Подъезд к г. Западная Двина | 28 ОП РЗ 28К-0385  | 5,9 | 1 |
|  | **ИТОГО:** |  | **143,9** |  |

Перечень автомобильных дорог местного значения Западнодвинского сельского поселения (автомобильные дороги внеграниц населенных пунктов поселения) представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Перечень автомобильных дорог местного значения Западнодвинского сельского поселения (автомобильные дороги внеграниц населенных пунктов поселения)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги**  | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** |
| д. Барино – д. Кучино – кладбище | 3,0 | ПГС |
| г. Западная Двина – д. Ануфриево | 1,5 | ПГС |
| д. Яковлевское – д. Злобино | 2,5 | грунт |
| г. Западная Двина – д. Горбачево | 16,4 | ПГС |
| дачи д. Ануфриево | 1,4 | грунт |
| база отдыха «Дербовеж» | 0,7 | ПГС |
| а/д «Москва-Рига» - д. Колотово | 2,1 | ПГС |
| д. Мартьянково- д. Тарасиха | 3,0 | грунт |
| д. Ботино | 3,0 | грунт |
| д. Дуброво – д. Коробки | 2,8 | ПГС |
| **ИТОГО** | **36,4** |  |

Улично-дорожная сеть представляет сеть улиц и проездов обеспечивающая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами.

Основная цель в проектировании улично-дорожной сети – обеспечение удобных и надёжных транспортных связей всех территорий населенных пунктов с объектами приложения труда, зонами отдыха, внешними дорогами, а также обеспечение высокой эффективности использования территории.

Согласно ст. 14 и 14.1. ФЗ-131 непосредственно к полномочиям администрации муниципального образования относятся организация освещения улиц и установка указателей с названиями улиц и номеров домов. Так же в полномочия местного самоуправления входят вопросы содержания и строительства автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов, а также предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Улично-дорожная сеть рассматривается как элемент транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры муниципального образования. Планирование развития улично-дорожной сети ведется, исходя из потребностей поселения в транспортной, инженерной и социальной инфраструктурах, а также исходя из того, что инфраструктурные объекты не только обеспечивают функционирование территории, но и предопределяют развитие в долгосрочной перспективе.

Между тем, состояние дорожной сети Западнодвинского сельского поселения не в полной мере соответствует экономическим и социальным потребностям в целом. Проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным финансированием для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее модернизации (капитального ремонта).

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для соответствия дорог нормативным требованиям необходимо своевременно, с полнотой и качеством выполнять работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, что зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Недофинансирование дорожной отрасли в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества не отремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием.

Таблица 1.5

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Западнодвинского сельского поселения

| **Населенный пункт** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
| д. Баево | 1,5 | 7500 | А/б |
| д. Барлово | 0,5 | 3000 | ПГС |
| д. Заиловье – кладбище | 2,5 | 10 000 | грунт |
| д. Мухино | 0,5 | 2 000 | ПГС |
| д. Сосвятское | 0,5 | 2 000 | ПГС |
| д. Никополь – кладбище | 7,0 | 3 500 | грунт |
| д. Можайцы | 2,0 | 1 000 | ПГС |
| д. Бибирево | 2,5 | 15 000 | а/б |
| д. Вороново | 1,0 | 5 000 | грунт |
| д. Новостройка | 1,5 | 9 000 | ПГС |
| д. Холм | 1,6 | 8 000 | ПГС |
| д. Острожки | 4,0 | 20 000 | ПГС |
| д. Шевердино | 4,0 | 16 000 | грунт |
| д. Дуброво | 1,0 | 5 000 | ПГС |
| д. Лазарево | 1,0 | 5 000 | а/б |
| д. Ефремово | 3,0 | 15 000 | ПГС |
| д. Белейка | 1,0 | 6 000 | ПГС |
| д. Щиборово | 0,5 | 2 000 | Грунт |
| д. Улин | 2,5 | 12 500 | а/б |
| д. Жданово – д. Глубокое | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Проплеткино | 3,0 | 15 000 | ПГС |
| д. Савостино | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Щеголево | 2,5 | 10 000 | грунт |
| д. Трофимово | 2,0 | 10 000 | ПГС |
| д. Соломкино | 1,5 | 7 500 | ПГС |
| д. Наволока | 1,5 | 6 000 | грунт |
| д. Фофаново | 1,5 | 9 000 | а/б |
| д. Мартьянково | 1,0 | 6 000 | а/б |
| д. Залужье | 0,5 | 2 500 | ПГС |
| д. Шестаково | 2,0 | 10 000 | ПГС |
| д. Вережуни | 0,5 | 2 000 | грунт |
| Кладбище | 0,5 | 2 000 | грунт |
| д. Литвиново | 0,5 | 2 000 | грунт |
| д. Харино | 0,5 | 2 000 | грунт |
| д. Старина | 1,2 | 6 000 | ПГС |
| д. Вязки | 2,0 | 8 000 | грунт |
| д. Загорье | 3,0 | 12 000 | грунт |
| д. Хотино | 1,0 | 5 000 | ПГС |
| д. Ново-Ивановское | 1,5 | 6 000 | грунт |
| д. Лаврово | 0,5 | 2 000 | грунт |
| д.Кочевицы – кладбище | 1,5 | 6 000 | грунт |
| д. Абаконово | 2,0 | 8 000 | Грунт |
| п. Велеса | 3,0 | 15 000 | ПГС |
| д. Жар  | 2,0 | 8 000 | грунт |
| д. Сопоть | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Зуево | 0,5 | 2 000 | грунт |
| д. Соловец | 2,0 | 8 000 | грунт |
| д. Заполье | 1,0  | 4 000 | грунт |
| д. Лейкино – Замошье | 2,0 | 8 000 | грунт |
| д. Дорофеево | 1,5  | 6 000 | грунт |
| д. Кокорево | 1,5 | 6 000 | грунт |
| д. карловка | 1,5 | 6 000 | грунт |
| д. Василево | 1,5 | 6 000 | грунт |
| д. Абаконово (кладбище) | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Дедово | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Дрогалово | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Дорохово | 1,0 | 4 000 | грунт |
| д. Хлюсты  | 0,5 | 4 000 | грунт |
| д. Зубово | 2,0 | 8 000 | грунт |
| **ИТОГО** | **94,3** | **393 500** |  |

Недостатками улично-дорожной сети на сегодняшний день являются:

* некачественное дорожное покрытие;
* отсутствие капитального ремонта дорог на протяжении многих лет.

Состояние автомобильных дорог в целом оценивается как удовлетворительное.

Содержание автомобильных дорог в муниципальном образовании осуществляется в основном проведением следующих видов работ:

* в летнее время – грейдирование дорожного полотна грунтовых дорог и планирование обочин, а также обустройство кюветов;
* в зимнее время –уборка снега, обработка противогололёдными материалами.

Оценка качества содержания дорог – удовлетворительная.

Интенсивность дорожного движения на территории сельского поселения в общем показателе не высокая. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по автомобильной автодороге федерального значения.

На территории сельского поселения имеются пересечение автомобильных дорог с железной дорогой, выполненных в одном уровне.

## 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Западнодвинском сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

Данные по уровню автомобилизации на территории Западнодвинского сельского поселения отсутствуют.

Хранение личного автомобильного транспорта в пределах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

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

В настоящее время Западнодвинское сельское поселение обслуживается автомобильным и ж/д транспортом.

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. Основным пассажирским транспортом является автобус.

**Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт является базовым элементом транспортной системы сельского поселения. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров.

Пассажирские перевозки осуществляются автобусами общего пользования, ведомственными автобусами предприятий по специальным маршрутам, личным автотранспортом и маршрутными такси.

По территории Западнодвинского сельского поселения проходят пригородные маршруты регулярных перевозок представленные в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Пригородные маршруты пассажирских перевозок автотранспортом

| **Регистрационный номер маршрута** | **Порядковый номер маршрута** | **Наименование маршрута регулярных перевозок (начальный и конечный остановочный пункты)** | **Наименования промежуточных остановочных пунктов** | **Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок** | **Протяженность маршрута (км)** | **Вид регулярных перевозок** | **Транспортные средства** | **Экологические характеристики транспортных средств** | **Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества), осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **вид** | **количество** | **класс** |
| 102 | 2 | Западная Двина-Ильино | Западная Двина **Ануфриево****Фофаново****Мартьянково****Залужье****пов. Шестаково**Скрабы РомановоШараповоАкатьково ГоровахаКоротышиСевостьяновоСелищеМихалёвоБелянкиноШишовоАгафоновоГраблиноИльино | Западная Двина (ул. Кирова, ул. Горького, ул. Мира) АнуфриевоФофановоМартьянковоЗалужье пов. ШестаковоСкрабы РомановоШараповоАкатьково ГоровахаКоротышиСевостьяновоСелищеМихалёвоБелянкиноШишовоАгафоново Граблино Ильино (ул. Советская) | 55,7 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |
| 103 | 3 | Западная Двина-Дуброво-Бибирево | Западная Двина**Велеса****ДРП****Дорофеево****Красноселье****Дуброво****Красноселье** **Дорофеево****Острожки****Холм****Бибирево** | Западная Двина (ул. Кирова, ул. Пролетарская ул. Береговая, ул. Победы) ВелесаДРПДорофеевоКрасносельеДубровоКрасноселье ДорофеевоОстрожки ХолмБибирев | 35,2 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |
| 104 | 4 | Западная Двина - Бенцы | Западная Двина **Фофаново****Мартьянково****Залужье****Шестаково****Вережунь****Литвиново****Харино**МихеевоНовосёлокХватковоШараповоБенцы | Западная Двина (ул. Кирова, ул. Горького, ул. Мира)ФофановоМартьянковоЗалужьеШестаковоВережуньЛитвиновоХариноМихеевоНовосёлокХватковоШараповоБенцы | 35,9 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |
| 108 | 8 | Западная ДвинаХотино | Западная Двина **Велеса****ДРП****Лаврово****Хотино** | Западная Двина (ул. Кирова, ул. Пролетарская, ул. Береговая, ул. Победы)ВелесаДРПЛавровоХотино | 18,1 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |
| 109 | 9 | БенцыШарапово | ШараповоХватковоНовосёлокМихеево**Харино****Литвиново****Вережунь****Шестаково**Шарапово | ШараповоХватковоНовосёлокМихеевоХариноЛитвиновоВережуньШестаковоШарапово | 29,7 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |
| 111 | 11 | Западная ДвинаСтарая Торопа | Западная Двина Фофаново**Мартьянково****Залужье****Шестакова****Вережунь****Литвиново****Харино**МакеевоНовосёлокХватковоШараповоБенцыБаруздаМакеевоИльинскоеАнтоновоСтарая Торопа | Западная Двина (ул. Кирова, ул. Горького, ул. Мира) ФофановоМартьянковоЗалужьеШестаковаВережуньЛитвиновоХариноМакеевоНовосёлокХватковоШараповоБенцыБаруздаМакеевоИльинскоеАнтоновоСтарая Торопа (ул. Советская) | 45 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |
| 112 | 12 | Западная ДвинаБаево | Западная Двина**Барлово****Баево** | Западная Двина (ул. Кирова, ул. Горького,ул. Мира, ул. Льнозаводская)БарловоБаево | 7,5 | пригородный | М3 | 6 | Класс 3 | Экологический | МУП «Западнодвинское АТП» г. Западная Двина, ул. Почтовая, 6 Калинин Александр Михайлович |

Порядок посадки и высадки пассажиров по всем вышеуказанным маршрутам определен только в установленных остановочных пунктах.

На территории Западнодвинского сельского поселения 15 остановочных пунктов (автобусных остановок): Велеса, Абаконово, Белейка, Дуброво, Лейкино, Ефремово, Холм, Бибирево, Жар, Лаврово, Улин, Фофаново, Шестаково, Барлово, Баево.

Учитывая текущее состояние остановочных пунктов, одно из основных направлений деятельности в организации транспортного обслуживания населения – это приведение остановочных пунктов в соответствие с ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112.

Таблица 1.7

Показатели деятельности автотранспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2018** |
| Охват населения регулярным автобусным сообщением | % | 80 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | Нет данных |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | Нет данных |

**Железнодорожный транспорт**

На территории Западнодвинского сельского поселения осуществляются перевозки железнодорожным транспортом.

Маршруты перевозок железнодорожным транспортом, проходящие по территории Западнодвинского сельского поселения, представленые в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Маршруты перевозок железнодорожным транспортом

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование маршрута** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов** | **Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту** |
| Москва –В. Луки | Ж\д разъезд Замошье | РЖД |
|  | Улин | РЖД |
| Ржев-Великие Луки |  |  |

Подробная информация по пассажирообороту и грузообороту по железной дороге не предоставлена.

## 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Для движения пешеходов в населенных пунктах предусмотрены тротуары, также движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

На сегодняшний день велосипедные дорожки отсутствуют. В качестве веломаршрутов используются дороги и тротуары. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования

Основные проблемы велосипедного передвижения:

* асфальтовое покрытие имеет неровности, ямы;
* отсутствуют места хранения велосипедов.

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

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств.

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог на территории Западнодвинского сельского поседения – ООО «НОВь» и ООО «Запдвиндорстрой».

Специальная техника для обслуживания дорог у предприятий имеется в достаточном количестве.

Муниципальным заданием предусмотрена периодичность уборки автомобильных дорог местного значения согласно технической классификации автомобильных дорог. В соответствии с муниципальным заданием производятся работы по распределению противогололёдных материалов, очистке покрытия и обочин от снега (в том числе автобусных остановок, пешеходных переходов, заездных карманов, тротуаров), вывозу снега, очистке дорожных покрытий от мусора, уборке противогололёдного материала, обслуживанию дорожных знаков, разметки, текущего ремонта.

В целом, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб можно охарактеризовать как удовлетворительную.

## 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 муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В настоящее время на территории улично-дорожной сети Западнодвинского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют.

Количество зарегистрированных ДТП в 2018 году – 15, количество пострадавших человек – 29, количество погибших человек – 1.

Основные очаги аварийности не выявлены.

Причиной ДТП является комплекс факторов одновременно воздействующих в процессе дорожного движения. Это техническое состояние транспортного средства, состояние дорожного покрытия, погодные условия и многое другое. Основной причиной ДТП является «человеческий фактор», неадекватное поведение человека чаще всего становится источником опасности на дороге.

Сопутствующие причины: неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие тротуаров, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, отсутствие или недостаточное освещение.

Для снижения аварийности сотрудниками ГИБДД ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети.

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.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

* координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

## 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.

По данным Доклада об экологической ситуации и об охране окружающей среды в Тверской области в 2018 году, транспорт по-прежнему остается одним из самых крупных загрязнителей окружающей среды на территории Тверской области. 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.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Западнодвинского сельского поселения отсутствуют.

**Атмосферный воздух**

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель – май, октябрь – ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре – январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

Характеризуя выбросы от передвижных источников загрязнения атмосферы, следует отметить, что сравнительно небольшая доля таких веществ в общей массе выбросов, как и в прошлые периоды, занимает особое положение, по следующим причинам:

* количество передвижных источников постоянно увеличивается;
* компонентный состав выбросов содержит более 200 вредных веществ, включая высокоопасные, являющиеся активными канцерогенами (бенз(а)пирен);
* низкое расположение точек выброса ЗВ способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;
* высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и вдоль транспортных путей усиливает их суммарный эффект;
* значительная степень урбанизации региона и недостаточный показатель пропускной способности дорожной сети, а также отсутствие защитных зеленых полос вдоль дорог либо их явная недостаточность приводят к усилению негативного воздействия данного вида загрязнения.

В целях стимулирования перевода автотранспорта на газомоторное топливо в Тверской области для автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, транспортный налог снижен в два раза.

**Водные объекты**

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий населенных пунктов и производственных площадок.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

* проведение авиационных работ;
* заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
* размещение стоянок транспортных средств.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния источников загрязнения на население согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» необходимо определение и установление санитарно-защитных зон, которая должна отделять объекты негативного воздействия от жилой застройки и социально значимых объектов. В большинстве санитарно-защитных зон, установленных от производственных объектов, расположена жилая застройка, что является грубым нарушением действующего санитарногигиенического законодательства.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие 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 Западнодвинского сельского поселения

В Западнодвинском сельском поседлении обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автотранспорта и автозаправочных станциях.

На территории Западнодвинского сельского поселения расположены следующие действующие объекты обслуживания транспортной инфраструктуры: АЗС в д. Трофимово.

Часть транспорта обслуживается в гаражных кооперативах, расположенных на территориях населенных пунктов.

Хранение личного транспорта на территории индивидуальной жилой застройки осуществляется в границах личных участков.

Жители многоквартирной жилой застройки осуществляют хранение личного транспорта на придомовых стоянках и в гаражах индивидуального транспорта.

**Транспортные коридоры федерального и регионального значения.**

До 2030 года на территории Поселения предусмотрены следующие инфраструктурные проекты федерального и регионального значения:

модернизация существующей автодороги М-9 "Балтия". Предполагается развитие федеральной дороги М-9 "Балтия" на участке граница Московской области – граница Псковской области.

**Опорная автодорожная сеть поселения.**

Таблица 1.9

Развитие автодорожной сети поселения до 2030 года

| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Вид работ** | **Обоснование необходимости создания автодорожного маршрута** | **Год** | **Протяженность в границах поселения, км** | **Покрытие** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **существующее** | **проектируемое** | **существующая** | **перспективная** |
| 1 | Участок а/д Западная Двина – Котово – Улин от г.Западная Двина до д.Котово | Р | Обеспечение круглогодичного транспортного обслуживания населенных пунктов | 2020-2024 | 5,2 | гравий | асфальт | IVв | IVб |
| 2 | Котово – Жданово – Дрогалово – Каськово | С | то же | 2020-2024 | 10,2 | грунт | асфальт | - | IVб |
| 3 | Участок а/д Западная Двина – Котово – Улин от д.Котово до д.Улин | Р | то же. | 2020-2024 | 5,4 | гравий | асфальт | IVв | IVб |
| 4 | Участок а/д «Москва – Рига» – Улин от д.Трофимово до д.Улин | Р | то же | 2020-2024 | 2,2 | гравий | асфальт | IVб | IVб |
| 5 | Велеса – Ботино – Барлово | Р | Программа строительства обходов населенных пунктов.  | 2020-2024 | 7,2 | гравий, грунт | асфальт | - | IVа |
| 6 | Улин – Дедово  | Р | Обеспечение круглогодичного транспортного обслуживания населенных пунктов.  | 2020-2030 | 3,0 | грунт | гравий | - | IVв |
| 7 | Хотино – Новая  | КР | то же | 2020-2030 | 2,0 | гравий | гравий | - | IVв |
| 8 | Дуброво – Лазарево  | Р | то же | 2020-2030 | 0,5 | грунт | гравий | - | IVв |
| 9 | Сосвятское – Барино | Р | то же | 2020-2030 | 2,6 | грунт | гравий | IVб | IVб |
| 10 | М-9 – Сеньково | Р | то же | 2020-2030 | 2,6 | грунт | гравий | IVв | IVв |
| 11 | Подъезд к д,Заиловье | Р | то же | 2020-2030 | 1,3 | грунт | гравий | - | IVв |

Внутриселенную автодорожную сеть поселения желательно развивать на базе проектов и программ совместного частного и государственного инвестирования. В основе таких программ должны лежать интересы и ответственность коренных жителей и рекреационного населения. Эффективность строительства можно повысить за счет передачи части функций управления проектами непосредственно жителям, которые заинтересованы в их реализации.

**Улицы и дороги в населенных пунктах**

В поселении следует формировать единую систему транспорта и улично-дорожной сети, обеспечивающую удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими населенными пунктами системы расселения, местами размещения производительных сил, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Поселковые дороги должны осуществлять связь сельских населенных пунктов с внешними дорогами общей сети, главные улицы – связь жилых территорий с общественным центром, а основные улицы – связь жилых территорий с главной улицей.

На сегодняшний день в поселении в большинстве населенных пунктов улично-дорожная сеть представлена грунтовыми, либо полевыми дорогами.

В административном центре поселения п. Велеса необходимо строительство улучшенного покрытия на основных улицах общей протяженностью около 3 км. В настоящее время уличная сеть в п. Велеса представлена дорогами без покрытия.

**Маршруты пассажирского автотранспорта**

Автобусное сообщение в поселении осуществляется от автостанции, расположенной в г. Западная Двина.

Через Поселение осуществляется междугороднее автобусное сообщение по трассе М-9.

По мере улучшения межселенных автодорог необходимо расширять и оптимизировать маршруты общественного автомобильного транспорта. В этой связи СТП Района предусмотрена организация одного пригородных автобусного маршрута на вновь построенной автодороге:

* Западная Двина – Котово – Каськово – Пятиусово – Старая Торопа.

Первоочередной задачей развития общественного транспорта в районе является оптимизация связи населенных пунктов с ключевыми центрами системы расселения.

В перспективе, после должного развития центров кустовой и первичной подсистем расселения, необходимо рассмотреть вопрос организации маршрутов регулярных перевозок в границах сельских поселений. В поселении это может быть маршрут (один или несколько), объединяющий в единую транспортную сеть населенные пункты: Бибирево, Улин, Фофаново, Баево. При этом должен быть решён вопрос оперативного доступа населения к объектам социально-культурной инфраструктуры, расположенным в центрах системы расселения, и к местам приложения труда: производственным объектам в промышленных зонах и объектам рекреации и туризма.

Комплекс мер по усовершенствованию маршрутов автобусного сообщения позволит существенно улучшить доступность мест приложения труда, образовательных и медицинских учреждений, и тем самым повысить качество жизни сельского населения.

**Пешеходное сообщение**

В рамках развития пешеходного сообщения в поселении, рекомендуется организация легких пешеходных мостов через небольшие реки и ручьи для повышения пешеходной доступности и связности населенных пунктов. При принятии решения о строительстве мостов, необходимо помнить, что они являются украшением ландшафта. Поэтому, желательно использовать при их строительстве наиболее красивые и соответствующие местности проекты.

**Железнодорожный транспорт**

Через поселение, пересекая его с востока на запад, проходит железная дорога Москва-Рига.

В границах поселения на железнодорожной ветке «Москва – Великие Луки – Рига» расположены две остановочные платформы: Улин и Замошье.

Развитие сети железных дорог.

Проектами СТП Области и СТП Района не предусмотрено развитие системы железнодорожного транспорта на территории Поселения.

**Водный транспорт**

Несмотря на то, что поселение характеризуется развитой речной сетью, речной транспорт не участвует в системе транспортной инфраструктуры поселения.

По территории поселения с севера на юг протекает крупная река Западная Двина, берущая свое начало в Пеновском районе, протекающая, помимо территории России, по территории Белоруссии и Латвии и впадающая в Рижский залив Балтийского моря. Кроме этого, в поселении расположены озера. Наиболее крупные из них: Вережун, Улин, Песно и Дербовеж.

Необходимо предусмотреть развитие речного транспорта на реке Западная Двина. Это может быть сплав на малых туристических судах, либо водные виды спорта на базе размещаемых объектов туризма и рекреации. География туристических маршрутов может быть самая разнообразная, учитывая, что река Западная Двина проходит по территории нескольких государств и субъектов Российской Федерации.

**Воздушный транспорт**

На сегодняшний день, в границах поселения, инфраструктура воздушного транспорта не развита.

На территории поселения строительство вертолетных площадок и аэродромов не предусмотрено.

По мере развития промышленных и рекреационных объектов на территории поселения следует содействовать появлению объектов малой авиации (аэродромов и вертолетных площадок), что благоприятно для развития малой авиации в Тверской области в целом.

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

При 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.

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

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

8. 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».

9. Схема территориального планирования Тверской области.

10. Схема территориального планирования Западнодвинского района.

11. Генеральный план Западнодвинского сельского поселения.

Таким образом, следует отметить, что 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 муниципального образования.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» № 131-ФЗ от 6 октября 2003 года, а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года, 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 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 Западнодвинского 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 (инвестиционных проектов);
* 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 Западнодвинского 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;
* 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.

## 1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета и внебюджетных источников финансирования.

Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

* акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
* штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
* субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах муниципального образования;
* безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства муниципального образования;
* денежные средства, поступающие в бюджет муниципального образования от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
* денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
* государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации муниципального образования специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
* иные поступления в бюджет муниципального образования, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Совета Западнодвинского сельского поселения о бюджете муниципального образования на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

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 в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

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 Западнодвинского сельского поселения.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов Западнодвинского сельского поселения, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории Западнодвинского сельского поселения было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично-дорожной сети. Данные представлены в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично-дорожной сети

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Дорожное хозяйство,** **тыс. руб.** | **Показатель** | **2016 г.** | **2017 г.** | **2018 г.** |
| план | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| факт | Нет данных | Нет данных | Нет данных |

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства Западнодвинского сельского поселения, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

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

## 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Прогнозные темпы экономического развития Западнодвинского сельского поселения указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана муниципального образования предусматривается развитие транспортной инфраструктуры до 2030 года.

Западнодвинское сельское поселение расположено в северо-восточной части Западнодвинского района и граничит с Шараповским, Бенецким и Староторопским сельскими поселениями, городским поселением г. Западная Двина, а также Торопецким, Андреапольским и Нелидовским районами Тверской области. Административный центр поселения находится в поселке Велеса, расположенном в 3 км от административного центра Района города Западная Двина и в 260 км от областного центра – города Твери.

Общий земельный фонд поселения составляет 78 639 га.

В составе поселения 83 населенных пункта.

Современное развитие внешних и внутренних транспортных связей поселения удовлетворительное.

Среди автомобильных дорог, проходящих по территории поселения, наибольшую значимость имеет федеральная трасса М–9 «Москва – Рига».

Железнодорожное сообщение на территории поселения представлено магистралью Москва – Великие Луки – Рига.

Водный транспорт в границах поселения не развит. Основной рекой является Западная Двина, которая своим верхним течением пересекает поселение с севера на юго-запад. Реки поселения судоходны лишь для малых туристических судов.

С экологической точки зрения поселение достаточно благоприятно для проживания. На территории поселения расположены зоны природоохранного и рекреационного назначения.

Главную роль в расселении района играет г. Западная Двина. Он выполняет функции административно-политического, промышленного, делового, культурного центра района. Под его административным, деловым, культурным влиянием находится вся территория района. С географической точки зрения город расположен в северо-восточной части территории района.

Ниже районного центра по значимости находятся узловые элементы каркаса – административные центры сельских поселений. На территории своих поселений они осуществляют административно-хозяйственные и обслуживающие функции повседневного и ряда услуг периодического характера. Как правило, центры сельских поселений являются также центрами местных систем расселения.

Административным центром поселения с 08.12.2010 г. является п.Велеса.

Анализ динамики сельского расселения района показывает, что наибольшей устойчивостью обладают населенные пункты с людностью более 200 человек. На базе таких населенных пунктов в границах поселений формируются внутрипоселенческие первичные системы расселения.

Для организации эффективного обслуживания населения социальными, инженерными и коммерческими объектами, близко расположенные друг к другу и связанные между собой автомобильными дорогами населенные пункты, условно объединяются в экономико-географические агломерации. В агломерации не входят отдаленные, анклавно расположенные населенные пункты и садоводческие товарищества.

В поселении выделяется две агломерации: вокруг г. Западная Двина и вокруг деревни Бибирево – центра первичной подсистемы в системе расселения населения Района.

Большая часть населенных пунктов поселения имеет планировочные связи с г. Западная Двина. Планировочные связи населенных пунктов с административным центром поселения п. Велеса, ввиду территориальной близости последнего относительно города (п. Велеса расположен в 3 км от г. Западная Двина), отсутствуют. В перспективе роль п. Велеса в системе расселения увеличится за счет исполнения административной функции.

Спецификой поселения является влияние федеральной трассы М-9 и районного центра на социально-экономическое развитие населенных пунктов поселения. Федеральная трасса – это легкий доступ к городам Западная Двина, Нелидово, Ржев, в которых население получает профессиональное и высшее образование, трудоустраивается на существенно более выгодных условиях, чем в поселении, пользуется более развитой социальной инфраструктурой. Кроме того, трасса – это источник дохода: придорожный сервис, грузоперевозки, торговля и т.п. Развитие экономики поселения в сложившихся условиях возможно в трех направлениях: первое – развитие агропромышленного комплекса: образование крупного центра АПК в д.Бибирево на базе ООО СПК «Бибиревский», с созданием перерабатывающих производств, развитие системы индустриальных КФХ; второе – за счет развития инфраструктуры придорожного сервиса вдоль трассы «Москва – Рига» (строительство комплексов дорожного сервиса в населенных пунктах в границах транспортного коридора «Москва – Рига»); третье - развитие рекреации и туризма, основанное на использовании природного потенциала поселения.

Продолжающееся развитие районного центра будет содействовать урбанизации окружающего его пространства. Данное обстоятельство может привлекать сельское население периферийных территорий, побуждая его к миграции в более привлекательную Западнодвинскую субурбанизированную зону. Урбанизация послужит также сдерживающим фактором оттока населения с территории поселения. Развитие города Западная Двина ведет также к расширению городской черты, что предлагается осуществить за счет присоединения территории населенных пунктов Злобино и Яковлевское, а также земель сельскохозяйственного назначения, расположенных в настоящее время на территории Поселения, к территории городского поселения «Город Западная Двина».

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

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Западнодвинском сельском поселении позволяет сделать вывод о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

На перспективу сохраняется общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности.

Таблица 2.1

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2020**  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество муниципальных маршрутов, проходящих по территории поселения | ед. | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 227,1 | 227,1 | 227,1 | 227,1 | 227,1 | 227,1 |
| Охват населения регулярным автобусным сообщением | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |

Таблица 2.2

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2020**  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** |
| Количество маршрутов | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| Количество перевезенных грузов | тонн | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |

## 2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие железнодорожного и автомобильного сообщения внутри Западнодвинского района и обеспечение Западнодвинского сельского поселения постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность Западнодвинского сельского поселения в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь внутри муниципального образования будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус на расчетный срок остается основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе будет постепенно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

Таблица 2.3

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2020**  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** |
| Железнодорожные станции  | ед.  | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Автостанция | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Порт, причал, пристань  | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число вертолетных площадок, ВПП | ед.  | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Число оборудованных остановочных площадок | ед.  | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Протяженность пешеходных тротуаров | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | км/ед. | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/1 | 0/1 | 0/3 |
| Обеспеченность парковочным пространством | %  | 30 | 30 | 40 | 50 | 60 | 100 |
| АЗС | ед.  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| СТО | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## 2.4 Прогноз развития дорожной сети

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

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Западнодвинского сельского поселения позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по капитальному ремонту и ремонту существующих участков улично-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Западнодвинского сельского поселения предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

Таблица 2.4

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2030 года, км

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Протяженность построенных дорог общего пользования  | км | 2,04 | 2,04 | 2,04 | 2,04 | 2,04 | 0 |
| Протяженность реконструируемых автомобильных дорог общего пользования | км | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 4,0 | 4,0 | 10,0 |
| Протяженность ремонтрируемых автомобильных дорог общего пользования | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,0 |

## 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Согласно региональных нормативов градостроительного проектирования Тверской области, уровень автомобилизации принимается следующий: на 1000 человек: 450 легковых автомобилей, включая 5 такси и 3 ведомственных автомобилей. Количество грузовых автомобилей следует принимать 25-40 единиц на 1000 человек в зависимости от состава парка, мотоциклов и мопедов 100-150 единиц на 1000 человек.

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».

Места хранения легковых автомобилей должны включать в себя:

* упорядоченную систему ГСК с боксовыми гаражами,
* платные охраняемые автостоянки,
* многоярусные наземные или подземные гаражи-манежи.

Конкретное размещение мест хранения легковых автомобилей, СТО и АЗС должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов муниципального образования.

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

## 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, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Также факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по Западнодвинскому сельскому поселению, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог

Таблица 2.7

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2030 года

| **Показатели** | **Ед. изм.**  | **2020**  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество ДТП | ед.  | 15 | 14 | 14 | 13 | 13 | 10 |

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

* постоянно возрастающая мобильность населения;
* массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
* неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
* недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
* несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

* создать современную систему обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
* повысить правовое сознание и предупреждение опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
* повысить уровень обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия реализуются, 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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды, программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1) автомобильный транспорт:

1.1) создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в водоемы и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;

1.2) с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия,

Предусмотрены ремонтные мероприятия основных улиц, строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;

1.3) дополнительным мероприятием по уменьшению шумового воздействия на жителей муниципального образования (при наличии соответствующего финансирования Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Западнодвинского сельского поселения) может стать возведение шумопоглощающих панелей в местах повышенного уровня шума;

1.4) перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;

2) пешеходное и велосипедное движение:

2.1) ключевые места организации велосипедного движения проложить в местах рекреации вдали от промышленных зон, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей.

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

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

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции.

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

**Вариант 1.** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения капитального ремонта и нового строительства. 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.** Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями, с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству. На территории Западнодвинского сельского поселения предполагается проведение мероприятий, направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности.

**Вариант 3.** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры и строительство новых участков дорог и сооружений 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 повышение инвестиционной привлекательности территории поселения, стабилизация и рост численности населения за счет увеличения рождаемости и снижения смертности, снижение числа трудовых маятниковых миграций.

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

Таблица 3.1

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. изм.** | **Существующее положение** | **Вариант №1**  | **Вариант №2**  | **Вариант №3**  |
| **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** |
| Железнодорожные станции | ед.  | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Автостанции | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число оборудованных остановочных площадок | ед.  | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Порт, причал, пристань  | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число вертолетных площадок, ВПП | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | %  | н/д | 50 | 70 | 90 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | км/ед. | 0/0 | 0/0 | 0/3 | 0/5 |
| Обеспеченность парковочным пространством | %  | 30  | 95  | 100  | 100 |
| Протяженность автомобильных дорог общего пользования | км | 303,6 | 303,6 | 313,8 | 313,8 |
| **Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения** |
| Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.  | ед.  | Нет данных | 450 | 490 | 550 |
| Количество ДТП  | ед.  | 15 | 15 | 10 | 10 |

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

Вариантами развития не предполагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

В третьем варианте предполагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров, железнодорожного и общественного транспорта. Оптимальным и максимальным вариантом развития предлагается – оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта с переходом на эффективные транспортные средства, учитывая то, что ежегодно пассажиропоток увеличивается.

При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Варианты 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, на тыс. населения). Предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Западнодвинского сельского поселения представляется реализация второго варианта развития транспортной инфраструктуры.

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

## 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия не предусматриваются.

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

Таблица 4.1

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации, годы** | **Источники финансирования, %** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Областной бюджет** | **Районный бюджет** | **Местный бюджет** | **Внебюджетные средства** |
| 1 | Приведение остановочных пунктов общественного транспорта в соответствие с требованиями действующего законодательства | 2020-2024 |  |  | 100 |  |

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

Мероприятия не предусматриваются.

## 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 4.2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации, годы** | **Источники финансирования, %** |
| **Областной бюджет** | **Районный бюджет** | **Местный бюджет** | **Внебюджетные средства** |
| 1 | Обустройство пешеходных переходов, установление ограждений возле дорожных пешеходов | 2020-2024 |  |  | 100 |  |
| 2 | Организация легких пешеходных мостов через небольшие реки и ручьи | 2020-2030 |  |  | 100 |  |

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

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

## 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог Западнодвинского сельского поселения

Таблица 4.3

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации, годы** | **Источники финансирования, %** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Областной бюджет** | **Районный бюджет** | **Местный бюджет** | **Внебюджетные средства** |
| 1 | Строительство автомобильных дорог |  |  |  |  |  |
| 1.2 | Строительство улучшенного покрытия на основных улицах п. Велеса общей протяженностью около 3 км | 2024-2030 |  | 95 | 5 |  |
| 1.3 | Строительство автодороги Котово – Жданово – Дрогалово – Каськово общей протяженностью в границах поселения 10,2 км | 2020-2024 | 50 | 50 |  |  |
| 2 | Реконструкция автомобильных дорог |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Реконструкция участка а/д Западная Двина – Котово – Улин от г.Западная Двина до д.Котово протяженностью в границах поселения 5,2 км | 2020-2024 | 50 | 50 |  |  |
| 2.3 | Реконструкция участка а/д Западная Двина – Котово – Улин от д.Котово до д.Улин протяженностью в границах поселения 5,4 км | 2020-2024 | 50 | 50 |  |  |
| 2.4 | Реконструкция участка а/д «Москва – Рига» – Улин от д.Трофимово до д.Улин протяженностью в границах поселения 2,2 км | 2020-2024 | 50 | 50 |  |  |
| 2.5 | Реконструкция а/д Велеса – Ботино – Барлово протяженностью в границах поселения 7,2 км | 2020-2024 | 50 | 50 |  |  |
| 2.6 | Реконструкция а/д Улин – Дедово протяженностью в границах поселения 3,0 км | 2025-2030 | 50 | 50 |  |  |
| 2.7 | Реконструкция а/д Дуброво – Лазарево протяженностью в границах поселения 0,5 км | 2025-2030 | 50 | 50 |  |  |
| 2.8 | Реконструкция а/д Сосвятское – Барино протяженностью в границах поселения 2,6 км | 2025-2030 | 50 | 50 |  |  |
| 2.9 | Реконструкция а/д М-9 – Сеньково протяженностью в границах поселения 2,6 км | 2025-2030 | 50 | 50 |  |  |
| 2.10 | Реконструкция а/д Подъезд к д,Заиловье протяженностью в границах поселения 1,3 км | 2025-2030 | 50 | 50 |  |  |
| 3 | Капитальный ремонт автомобильных дорог |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Капитальный ремонт а/д Хотино – Новая протяженностью в границах поселения 2,0 км | 2025-2030 | 50 | 50 |  |  |

# 5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Таблица 5.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации, годы** | **Источники финансирования, %** |
| **Областной бюджет** | **Районный бюджет** | **Местный бюджет** | **Внебюджетные средства** |
| Нанесение дорожной разметки | 2020-2030 |  | 100 |  |  |
| Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН | 2020-2030 |  |  | 100 |  |

## 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории Западнодвинского сельского поселения планируются ввиду их нецелесообразности.

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

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения не планируются.

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

Таблица 5.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **муниципальный бюджет** | **внебюджетные средства** |
| Мониторинг реализации программы | 2020-2030 | 100 | - |

# 6 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 для населения Западнодвинского 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 замене или восстановлению 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 (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
* подготовка проектной документации на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

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

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 строительства, 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 строительства на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строящегося объекта.

Стоимость разработки проектной документации объектов капитального строительства определена на основании «Справочников базовых цен на проектные работы для строительства». Базовая цена проектных работ устанавливается в зависимости от основных натуральных показателей проектируемых объектов и приводится к текущему уровню цен умножением на коэффициент, отражающий инфляционные процессы на момент определения цены проектных работ для строительства согласно Письму № 41695- ХМ/09 от 09.12.2016г. Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

Ориентировочная стоимость строительства зданий и сооружений определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цены строительства, по существующим сборникам ФЕР в ценах и нормах 2001 года, а также с использованием сборников УПВС в ценах и нормах 1969 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2017 года с коэффициентами согласно:

* Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
* Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
* Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;
* Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
* Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
* Письму № 3004-ЛС/08 от 06.02.2015 г. Минстроя Российской Федерации.

Расчетная стоимость мероприятий указана с применением индексов-дефляторов, определяемым на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. В связи с отсутствием Проекта на данной стадии, предварительная (расчетная) стоимость строительства составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной документации. 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 6.1. Включают в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и 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 нормативноправовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 6.1

Объемы финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Западнодвинского сельского поселения

| **№ п/п** | **Мероприятия** | **Стоимость мероприятий, тыс. рублей** |
| --- | --- | --- |
| **Всего** | **2020 г.** | **2021 г.** | **2022 г.** | **2023 г.** | **2024 г.** | **2025-2030 гг.** |
| **1** | **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта** |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **2** | **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов** |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Приведение остановочных пунктов общественного транспорта в соответствие с требованиями действующего законодательства | **250** | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |  |
| **3** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства** |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **4** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Обустройство пешеходных переходов, установление ограждений возле дорожных пешеходов | **50** | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |  |
| 4.2 | Организация легких пешеходных мостов через небольшие реки и ручьи | **1650** | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 900 |
| **5** | **Мероприятия по развитию сети дорог** |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1 | Строительство автомобильных дорог |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1.1 | Строительство улучшенного покрытия на основных улицах п. Велеса общей протяженностью около 3 км | **36000** |  |  |  |  |  | 36000 |
| 5.1.2 | Строительство автодороги Котово – Жданово – Дрогалово – Каськово общей протяженностью в границах поселения 10,2 км | **153000** | 30600 | 30600 | 30600 | 30600 | 30600 |  |
| 5.2 | Реконструкция автомобильных дорог |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.2.1 | Реконструкция участка а/д Западная Двина – Котово – Улин от г.Западная Двина до д.Котово протяженностью в границах поселения 5,2 км | **36400** | 7280 | 7280 | 7280 | 7280 | 7280 |  |
| 5.2.2 | Реконструкция участка а/д Западная Двина – Котово – Улин от д.Котово до д.Улин протяженностью в границах поселения 5,4 км | **37800** | 7560 | 7560 | 7560 | 7560 | 7560 |  |
| 5.2.3 | Реконструкция участка а/д «Москва – Рига» – Улин от д.Трофимово до д.Улин протяженностью в границах поселения 2,2 км | **15400** | 3080 | 3080 | 3080 | 3080 | 3080 |  |
| 5.2.4 | Реконструкция а/д Велеса – Ботино – Барлово протяженностью в границах поселения 7,2 км | **50400** | 10080 | 10080 | 10080 | 10080 | 10080 |  |
| 5.2.5 | Реконструкция а/д Улин – Дедово протяженностью в границах поселения 3,0 км | **21000** |  |  |  |  |  | 21000 |
| 5.2.6 | Реконструкция а/д Дуброво – Лазарево протяженностью в границах поселения 0,5 км | **3500** |  |  |  |  |  | 3500 |
| 5.2.7 | Реконструкция а/д Сосвятское – Барино протяженностью в границах поселения 2,6 км | **18200** |  |  |  |  |  | 18200 |
| 5.2.8 | Реконструкция а/д М-9 – Сеньково протяженностью в границах поселения 2,6 км | **18200** |  |  |  |  |  | 18200 |
| 5.2.9 | Реконструкция а/д Подъезд к д,Заиловье протяженностью в границах поселения 1,3 км | **9100** |  |  |  |  |  | 9100 |
| 5.3 | Капитальный ремонт автомобильных дорог |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.3.1 | Капитальный ремонт а/д Хотино – Новая протяженностью в границах поселения 2,0 км | **4000** |  |  |  |  |  | 4000 |
| **6** | **Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков** |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.1 | Нанесение дорожной разметки | **1100** | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 600 |
| 6.2 | Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН | **330** | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 180 |
| **7** | **Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем** |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  | 5000 |
| **8** | **Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности** |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.1 | Мониторинг реализации программы | Без финансирования |  |  |  |  |  |  |

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.

# 7 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 муниципального образования, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

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



где 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 муниципального образования, 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 7.1

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 пасажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов | Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения | - Приведение остановочных пунктов общественного транспорта в соответствие с требованиями действующего законодательства | Увеличение пассажиропотока на 10%, обеспечение населения общественным транспортом |
| 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, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | - Обустройство пешеходных переходов, установление ограждений возле дорожных пешеходов;- Организация легких пешеходных мостов через небольшие реки и ручьи | Снижение времени в пути пешеходам на 15%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 50%, организация велосипедных маршрутов |
| Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/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 | - Нанесение дорожной разметки- Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН | Снижение вероятности ДТП на 30 %, снижение загрузки улично-дорожной сети на 70%. |
| Внедрение интеллектуальных транспортных систем | Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Мероприятия не предусматриваются | - |
| 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 | - Строительство улиц и дорог- Реконструкция, капитальный ремонт дорог | Увеличение скорости движения на 20%, снижение времени в пути на 20%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 15%, улучшение качества обслуживания территорий на 30%, снижение износа улично-дорожной сети на 70 % |

# 8 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАПАДНОДВИНСКОГО 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 городских поселений и городских округов. 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.

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, 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 городских поселений, по общему правилу, 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 муниципального образования 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 Тверской 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 муниципального образования 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 муниципального образования, 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 муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Западнодвинского сельского поселения является элементом транспортной системы области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования 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.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ

ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ЗАПАДНОДВИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ

ЗАПАДНОДВИНСКОГО РАЙОНА ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

на период до 2030 года

**Разработчик:**



**Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»**

Юридический/фактический адрес: 160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202

тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800

адрес электронной почты: energoaudit35@list.ru

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Генеральный директор ООО «ЭнергоАудит»** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **С.А. Антонов** |

**Заказчик**:

**Администрация Западнодвинского сельского поселения**

Юридический адрес: 172617, Тверская обл., Западнодвинский р-н, п. Велеса, ул. Центральная, д. 15

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Глава Западнодвинского сельского поселения** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Н.А. Боркова** |