Российская Федерация

Республика Хакасия

Бейский район

Администрация Большемонокского сельсовета

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от «04» августа 2020 г. с. Большой Монок № **75**

**О внесении изменений в программу**

**Комплексного развития транспортной**

**инфраструктуры на территории муни-**

**ципального образования Больше-**

**монокский сельсовет Бейского**

**района Республики Хакасия**

**на 2017-2027 годы, утвержденную**

**постановлением администрации Боль-**

**шемонокского сельсовета**

**от 21.12.2017 № 63**

В соответствии с Федеральным законом от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь Уставом муниципального образования Большемонокский сельсовет, администрация Большемонокского сельсовета

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Внести изменения в программу Комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия на 2017-2027 годы, утвержденного постановлением администрации Большемонокского сельсовета от 21.12.2017 г. № 63.

2. Утвердить прилагаемую программу Комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия на 2017-2027 годы в новой редакции.

3. Главному бухгалтеру администрации Большемонокского сельсовета (Алахтаева Л.Н.) предусмотреть расходы на финансирование программы Комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия на 2017-2027 годы.

4. Специалисту 1 категории администрации Большемонокского сельсовета (Ачитаева Т.Ф.) разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации Бейского района в разделе «Поселения».

5. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Большемонокского сельсовета А.П. Челтыгмашев

Утверждена

постановлением администрации

Большемонокского сельсовета

от «04» августа 2020 г. № 75

**ПРОГРАММА**

**Комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет**

**Бейского района Республики Хакасия**

**на 2017-2027 годы**

**1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия на 2017-2027 годы (далее Программа) |
| Основание для разработки программы | Федеральный закон от 29.12.2014 г. №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»,), Уставом муниципального образования Большемонокский сельсовет. |
| Заказчик программы | Администрация Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия. Адрес: 665785, р. Хакасия, Бейский район, село Большой Монок, ул. Садовая, дом 20 |
| Исполнители программы | Администрация Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия. |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия. |
| Задачи программы | -Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц, и индивидуальных предпринимателей сельского поселения;  -Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;  -Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | -Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  -Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  -Достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. |
| Сроки и этапы реализации программы | 2017-2027 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | -Разработка проектно-сметной документации;  -Реконструкция существующих дорог;  -Ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объемы финансирования, связанные с реализацией Подпрограммы, финансируемые за счет средств местного бюджета предположительно составят всего 562,00 тыс. руб.,  из них:  2017 год - 482,6 тыс. руб.;  2018 год - 482,6 тыс. руб.;  2019 год - 482,6 тыс. руб.;  2020 год - 482,6 тыс. руб  2021 год - 5482,6 тыс. руб  2022 год - 482,6 тыс. руб  2023 год - 482,6 тыс. руб  2024 год - 482,6 тыс. руб  2025 год - 482,6 тыс. руб  2026 год - 482,6 тыс.руб  2027 год - 482,6 тыс.руб  Объемы финансирования программы ежегодно уточняются при формировании бюджета сельского поселения на очередной финансовый год и плановый период. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | -Повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;  -Обеспечение надежности и безопасности систем транспортной инфраструктуры. |

**2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия.**

**2.1. Анализ положения муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасия.**

Муниципальное образования Большемонокский сельсовет входит в состав Бейского района Республики Хакасии. Оно расположено на юге Бейского района Республики Хакасии.

Сельское поселение граничит:

-на севере – с муниципальным образованием Бондаревский сельсовет,

- на юге с Таштыпским районом,

- на западе – с Аскизским районом,

-на востоке – с Бейским лесхозом Бейского района. Административным центром сельсовета является с. Большой Монок. Административный центр находится на расстоянии 60 км от Бейского муниципального района.

Администрация Большемонокского сельсовета было сформировано с 01 января 2006 года в соответствии с Федеральным Законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

**2.2. Социально-экономическое состояние муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасии.**

Площадь территории сельского поселения Большемонокский сельсовет составляет 24293 га. В состав сельского поселения входят 4 населенных пункта: с. Большой Монок, д. Малый Монок, а. Красный Ключ, а. Усть- Сос.

По поселению проходят дороги регионального значения «Бондарево-Усть- Сос», «Бондарево- Малый Монок»

На территории поселения расположено 5 автобусных остановок.

Население по состоянию на 01.01.2017 г. – 1193 человекапо данным сельского поселения.

Экономическая база поселения представлена небольшими крестьянско- фермерскими хозяйствами, животноводством, небольшим предприятием по переработке древесины.

Значительную часть территории поселения занимают земли сельскохозяйственного назначения с сельскохозяйственными предприятиями, а также земли лесного фонда.

Основным и единственным видом внешнего транспорта сельского поселения является автомобильный. Транспортная инфраструктура обеспечивает поселение внешними связями районным и республиканским центром.

Перечень автомобильных дорог общего пользования Республики Хакасия, проходящих по территории муниципального образования Большемонокский сельсовет, приведен в таблице 1.

**Таблица 1 – Перечень автомобильных дорог общего пользования Республики Хакасия, проходящих через территорию муниципального образования Большемонокский сельсовет.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Название дороги | Год ввода  в эксплуа  тацию | Техничес  кая категория | Протяжен-ность, км | В том числе: | | |
| Асфальто  бетон, км | Щебень, км | Грунт, км |
| 1 | Усть-Сос- Бондарево | 1983 | V | 25 |  | 25 |  |
| 2 | Малый Монок-Бондарево |  |  | 12 |  | 12 |  |



Улично-дорожная сеть населенного пункта поселения обеспечивает внутренние транспортные связи, включает в себя въезды и выезды на территорию села, главные улицы застройки, основные и второстепенные проезды.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов представлена следующими категориями улиц:

-главная улица;

-улица в жилой застройке: основная, второстепенная (переулок) проезд.

Улично-дорожная сеть населенного пункта поселения обеспечивает внутренние транспортные связи, включает в себя въезды и выезды на территорию села, главные улицы застройки, основные и второстепенные проезды.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов представлена следующими категориями улиц:

-главная улица;

-улица в жилой застройке: основная, второстепенная (переулок) проезд Главными транспортными связями населенных пунктов являются: ул. Октябрьская, Садовая с. Б- Монок, ул. Тюкпиекова, Школьная- а. Красный Ключ, ул. Школьная- д. Малый Монок, ул. Степная - а. Усть- Сос; основные улицы - ул. Новая, Школьная, Промышленная- с. Б- Монок, ул. Молодежная, Трудовая, Колхозная, Красноармейская- а. Красный Ключ, ул. Садовая, Заречная, Таежная - д. Малый Монок, ул. Набережная - а. Усть- Сос, остальные - жилые улицы, их трассировка приближена к условиям существующего рельефа и окружающего ландшафта.

Главные и основные улицы в поселении отсыпаны щебнем, остальные улицы и дороги грунтовые.

Существующие искусственные сооружения в селе – мосты, обеспечивающие транспортную и пешеходные связи через реки и овраги. Автобусного движения внутри поселения не имеется. Общая протяженность улично-дорожной сети в существующей границе поселения составляет – 15,7 км, в том числе: с. Большой Монок – 4,7 км; а. Красный Ключ - 4,5 км; д. Малый Монок - 3,7, а. Усть – Сос - 2,8.

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

Передвижение жителей внутри населенного пункта осуществляется самостоятельно. Автобусные маршруты внутри поселения и села отсутствуют, для поездок в районный и республиканский центр можно воспользоваться рейсовыми автобусами: маршрут пригородного сообщения «Абакан – Бея - Усть-Сос» и «Бея- Большой Монок». На территории поселения расположено несколько автобусных остановок.

Автомобилизация поселения (186 единицы/1000человек в 2017 году) оценивается как ниже средней (при уровне автомобилизации). В Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

**2.4.Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения и иные показатели (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения.**

Общая протяженность улично-дорожной сети в существующей границе поселения составляет – 15,7 км.

Характеристика автомобильных дорог дана в таблице:

**Перечень**

**автомобильных дорого общего пользования местного значения**

**на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта и улицы | Протяжен-ность, км. | Тип покрытия | | |
|  |  |  | а/бетон | щебень | грунт |
|  | **с.Большой Монок** |  |  |  |  |
| 1 | ул.Октябрьская | 2,5 |  | 2,5 |  |
| 2 | ул.Новая | 1,2 |  | 1,2 |  |
| 3 | ул. Школьная | 0,5 |  | 0,5 |  |
| 4 | ул.Садовая | 0,3 |  | 0,3 |  |
| 5 | ул.Промышленная | 0,2 |  | 0,2 |  |
|  | **аал Красный Ключ** |  |  |  |  |
| 6 | ул. Тюкпиекова | 1,2 |  | 1,2 |  |
| 7 | ул. Школьная | 0,5 |  | 0,5 |  |
| 8 | ул. Молодежная | 0,5 |  | 0,5 |  |
| 9 | ул.Колхозная | 0,8 |  | 0,8 |  |
| 10 | ул. Трудовая | 0,5 |  | 0,5 |  |
| 11 | ул. Красноармейская | 1,0 |  | 1,0 |  |
|  | д. Малый Монок |  |  |  |  |
| 12 | ул. Школьная | 1,3 |  | 0,7 | 0,5 |
| 13 | ул. Таежная | 0,8 |  | 0,5 | 0,3 |
| 14 | ул. Заречная | 0.8 |  | 0,8 |  |
| 15 | ул. Садовая | 0.8 |  |  | 0,8 |
|  | аал Усть- Сос |  |  |  |  |
| 16 | Степная | 0.8 |  | 0,4 | 0,4 |
| 17 | Набережная | 2,0 |  |  | 2,0 |
|  | **Итого:** | **15,7** |  | **11,7** | **4,0** |

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

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащим частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За 2014-2016 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | 2015 год | 2016 год | 2017 год |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 1223 | 1234 | 1193 |
| 2 | Количество автомобилей, ед. | 177 | 179 | 186 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./ 1000 чел. | 144 | 145 | 155 |

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

Передвижение на территории сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между сельским поселением и областным центром организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

**2.7.Характеристика пешего и велосипедного передвижения.**

На всех улицах в с. Большой Монок, а. Красный Ключ, д. Малый Монок, а. Усть-Сос специализированные дорожки не предусмотрены. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

**2.8.Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Для целей обслуживания действующих сельскохозяйственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

1 раз в месяц используется грузовой транспорт администрации Большемонокского сельсовета для вывоза ТБО.

**2.9.Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Транспорт является источником опасности не только пассажиров, но и для населения. Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушений правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших до 10 человек.

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

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

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

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

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствием 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.

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

В Генеральном плане уличная сеть и внепоселковые дороги решены как взаимосвязанные элементы единой транспортной внутрихозяйственной и районной сети, обеспечивающей внутрипоселковые и внешние связи на всех этапах последовательного преобразования планировочной структуры населенных пунктов и сельского поселения в целом.

Развитие улично-дорожной сети предлагается осуществить за счет упорядочения сложившейся сети улиц и дорог, строительство новых и их дифференциации по назначению:

Главные улицы (дороги) – рекомендуемая ширина в красных линиях 20 – 30 - 40 м.

Основные улицы и улицы в проектируемой застройке - рекомендуемая ширина в красных линиях 20-30 м.

Остальные жилые улицы и проезды местного значения – рекомендуемая ширина в красных линиях 15 - 20 м. Красные линии задаются и устанавливаются на этапе разработки проектов планировки.

Красные линии задаются и устанавливаются на этапе разработки проектов планировки.

Улицы населенных пунктов нуждаются в благоустройстве: требуется укладка

асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна, формирование пешеходных тротуаров, организация остановочных пунктов и карманов для парковки легкового транспорта и общественного транспорта, озеленение придорожной территории.

Общая протяженность улично-дорожной сети в проектируемых границах населенных пунктов составит — 42,6 км, в том числе: с. Большой Монок — 20 км; а. Красный Ключ — 13 км; д. Малый Монок — 5,6 км, Усть- Сос- 4 км.

При интенсивном развитии сельского поселения и увеличении численности населения возможна организация дополнительных пригородных пассажирских рейсов, в том числе с привлечением индивидуальных предпринимателей.

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

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

1. "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 07.03.2017)

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

3.Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 3.07.2016 г.)

4.Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения" (в ред. от 24 марта 2017 г.)  
5. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"  
6. Генеральный план муниципального образования Большемонокский сельсовет Бейского района Республики Хакасии, утвержденный Решением № 80 от 06.03.2013 г. Совета депутатов Большемонокского сельсовета Бейского района Республики Хакасия.

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

# 2.13.Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Объемы финансирования, связанные с реализацией Подпрограммы за счет средств местного бюджета, составят:

2017 год - 482,6 тыс. руб.;

2018 год - 482,6 тыс. руб.;

2019 год - 482,6 тыс. руб.;

2020 год - 482,6 тыс. руб.;

2021 год - 5482,6 тыс. руб.;

2022 год - 482,6 тыс. руб.;

2023 год - 482,6 тыс. руб.;

2024 год - 482,6 тыс. руб.;

2025 год - 482,6 тыс. руб.;

2026 год - 482,6 тыс. руб.;

2027 год - 482,6 тыс. руб.;

Объемы финансирования программы ежегодно уточняются при формировании бюджета сельского поселения на очередной финансовый год и плановый период

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

**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.**

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

На территории сельского поселения расположено 4 населенных пункта, в которых проживает 1193 человека по данным переписи сельского населения на 2017 год, в том числе трудоспособного - 635, дети до 16 летнего возраста -250. Приросту численности населения являются многие факторы, в том числе положительные показатели миграционного прироста.

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетными является обеспеченность жителей жильем, состоянием дорог, газификация.

Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счет всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

**Технико-экономические показатели Генерального плана муниципального образования Большемонокский сельсовет.**

**Основные технико-экономические показатели по населенным пунктам Большемонокского сельсовета**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п\п | Наименование показателя | Единица  измерения | Современное  состояние  (2011 г.) | Расчетный срок  на 2032 г. |
| **1.** | **Территория** | | | |
| 1.1. | Общая площадь земель в границах населенных пунктов, всего | га | 296,14 | 303 ,14 |
|  | В том числе: |  |  |  |
|  | 1.с. Большой Монок |  | 105,8 | 107,8 |
|  | 2.а.Красный Ключ |  | 49,35 | 51,35 |
|  | 3.д.Малый Монок |  | 80,1 | 81,0 |
|  | 4.а.Усть-Сос |  | 60,89 | 62,89 |
|  | Распределение земель по видам использования в границах населенных  пунктов: |  |  |  |
|  | Зона жилой застройки и приусадебных участков | га | 390,0 | 413,0 |
|  | в том числе: |  |  |  |
|  | -2-3 эт. секционная застройка |  | - | - |
|  | - усадебная застройка |  | 390,0 | 413,0 |
|  | - коллективные сады и дачи |  | - | - |
|  | Зона общественно- деловая | га | 12,28 | 17,74 |
|  | в т. ч.: - учреждений образования |  | 3,01 | 3,23 |
|  | Производственная зона | га | - | 7,47 |
|  | Коммунально– складская зона | га | - | 1,38 |
|  | Зоны инженерной и транспортной инфраструктур | га | - | 1,38 |
|  | Зона сельскохозяйственного  использования | га | 3881,12 | 3888,3 |
|  | в т. ч.:- сельскохозяйственные  предприятия | га | 0,12 | 7,3 |
|  | Зона рекреации | га | - | 11,0 |
|  | в т. ч.: - зеленые насаждения общего  пользования | га | - | 2,58 |
|  | Зоны специального назначения, в том  числе: | га | 5,3 | 11,9 |
|  | - кладбища | га | 5,3 | 6,0 |
|  | - санитарно – защитные насаждения | га | - | 5,9 |
|  | Иные территории | га | - | - |
| **2.** | **Население** | | | |
| 2.1. | Численность населения – всего: | тыс.чел. |  | 0,715 |
|  | в том числе:  с. Большой Монок | тыс.чел. | 0,572 | 0,622 |
|  | а.Красный Ключ | тыс.чел. | 0,336 | 0,386 |
|  | д.Малый Монок | тыс.чел. | 0,221 | 0,271 |
|  | а.Усть-Сос | тыс.чел. | 0,61 | 0,81 |
| **3.** | **Жилищный фонд** | | | |
| 3.1. | Жилищный фонд – всего | т. м² общ.пл. | 18,520 | 22,520 |
| 3.2. | Из общего жилищного фонда: |  |  |  |
|  | 2-эт. секционный | т. м² общ.пл | - | - |
|  | усадебный | т. м² общ.пл | 18,520 | 22,520 |
| 3.3. | Ветхое и аварийное жилье | т. м² общ.пл | - | - |
| 3.4. | Существующий сохраняемый жилищный фонд | т. м² общ.пл | - | 18,520 |
| 3.5. | Новое жилищное строительство – всего | т.м² общ.пл. | - | 4,2 |
| 3.6. | Структура нового жилищного  строительства: |  |  |  |
|  | 2 этажное секционное | т.м² общ.пл. | - | - |
|  | усадебное | т.м² общ.пл. | - | 4,2 |
| 3.7. | Из общего объема нового жилищного  строительства размещается: |  |  |  |
|  | на свободных территориях | т.м²общ.пл. | - | 4,2 |
|  | на реконструируемых территориях | т.м²общ.пл. | - | - |
| 3.8. | Средняя обеспеченность населения  общей площадью | м²/чел. | 15,52 | 25,0 |
| **4.** | **Объекты социального и культурно-бытового обслуживания** | | | |
| 4.1. | Детские дошкольные учреждения – всего | мест | 40 | 80 |
|  | на 1000 человек |  | - | 95 |
| 4.2. | Общеобразовательные школы – всего | мест | 250 | 350 |
|  | на 1000 человек |  | 240 | 340 |
| 4.3. | Больница – всего | коек | - | - |
|  | на 1000 человек |  | - | - |
| 4.4. | Поликлиника – всего | пос./см. | - | - |
|  | на 1000 человек |  | - | - |
| 4.4.1 | ФАП | объект | 3 | 4 |
| 4.4.2 | Аптека | объект | - | 1 |
| 4.5. | Учреждения культуры и искусства –  всего | мест | 150 | 250 |
|  | на 1000 человек |  | 140 | 240 |
| 4.6. | Спортивные залы – всего | м² | - | 250 |
|  | на 1000 человек |  | - | 350 |
| 4.7. | Плавательные бассейны – всего. | м² | - | - |
|  | на 1000 человек |  | - | - |
| 4.8. | Магазины продовольственных товаров –  всего | м²торг.пл. | 172 | 242 |
|  | на 1000 человек |  | 162 | 232 |
| 4.9. | Магазины непродовольственных товаров – всего | м² торг.пл. | - | - |
|  | на 1000 человек |  | - | - |
| 4.10. | Предприятия общественного питания –всего | пос. мест | - | 30 |
|  | на 1000 человек |  | - | 40 |
| 4.11. | Предприятия бытового обслуживания –  всего | раб. мест | - | 5 |
|  | на 1000 человек |  | - | 7 |
| 4.12. | Рынок – всего | м² | - | - |
|  | на 1000 человек |  | - | - |
| 4.13 | Гостиница | мест | - | - |
|  | на 1000 человек |  | - | - |
| 4.14 | Бани | мест | - | - |
|  | на 1000 человек |  |  | - |
| 4.15 | Прачечная | кг/см | - | - |
|  | на 1000 человек |  |  | - |
| 4.16 | Химчистка\* | кг/см | - | - |
|  | на 1000 человек |  |  | - |
| 4.17 | Пожарное депо\*\* | автом. | 1 | 1 |
|  | на 1000 человек |  | 1 | 1 |
| 4.18 | Отделение сбербанка | 1 место | - | - |
|  | на 1000 человек |  |  |  |
| **5.** | **Транспортная инфраструктура** | | | |
| 5.1. | Общая протяженность улично-дорожной  сети | км. | 15,7 | 35,0 |
| 5.2. | Площадь уличной сети | га |  |  |
| **6.** | **Инженерная инфраструктура и благоустройство территории** | | | |
| 6.1. | Водоснабжение |  |  |  |
| 6.1.1 | Водопотребление – всего, | м³/сут. | 120,6 | 160,6 |
|  | в том числе: |  |  |  |
|  | на хозяйственно-бытовые нужды |  | 98,6 | 138,6 |
| 6.1.2 | Производительность водозаборных  сооружений, | м³/сут. | - | - |
|  | в том числе: водозаборов подземных вод |  | - | - |
| 6.1.3 | Среднесуточное водопотребление на 1  чел. | л/сут. на чел. | 180 | 200 |
| 6.1.4 | Протяженность сетей | км. | 11,7 |  |
| 6.2. | Электроснабжение |  |  |  |
| 6.2.1 | Потребность в электроэнергии – всего, | т.квт.ч/год | 4450 | 6550 |
|  | в том числе: |  |  |  |
|  | на производственные нужды |  | 2980 | 4390 |
|  | на коммунальные нужды |  | 1470 | 2160 |
| 6.3. | Теплоснабжение |  |  |  |
| 6.3.1 | Производительность централизованных  источников теплоснабжения – всего | Гкал/час | - | - |
| 6.5. | Газоснабжение |  |  |  |
| 6.5.1 | Потребление газа – всего | м³/час | - | - |
| 6.6. | Инженерная подготовка территории |  |  |  |
| 6.6.1 | Спецмероприятия по инженерной  подготовке территорий | га |  |  |
| 6.6.2 | Посадка леса на с/х землях за границами  населенных пунктов | га | - | - |
| 6.7. | Общая площадь свалок | га | - | - |
| **7.** | **Ритуальное обслуживание населения** | | | |
| 7.1. | Общее количество кладбищ | га/шт | 5,39/7 | 7,0/7 |
| **8.** | **Охрана природы и рациональное природопользование** | | | |
| 8.1. | Озеленение санитарно-защитных и  водоохранных зон в границах населенных  пунктов | га | - | - |

\* - Расход газа принят с учетом 100%газификации существующего жилого фонда

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

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

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, республиканским пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение, такси), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих сельскохозяйственных предприятий сохранится использование грузового транспорта, транспорт коммунальной службы для вывоза ТКО.

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

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

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

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

**Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2025 год | 2026 год | 2027 год |
| 1 | Общая числен-ность населения, чел. | 1193 | 1194 | 1195 | 1196 | 1197 | 1198 | 1199 | 1200 | 1201 | 1202 | 1204 |
| 2 | Количес-тво автомоби-лей, ед. | 176 | 178 | 180 | 182 | 184 | 186 | 188 | 200 | 202 | 204 | 206 |
| 3 | Уровень автомоби-лизации населения, ед./ 1000 чел. | 147 | 149 | 150 | 152 | 153 | 155 | 156 | 166 | 168 | 169 | 171 |

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

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

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем 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.

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

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

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

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

**5.Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

**5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользованиясозданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, по развитию велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

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

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

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет на 2017-2027 г.г.**

Таблица (Тыс. руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименова-ние основ-ных мероприя-тий программы | всего | 2017  год | 2018  год | 2019  год | 2020  год | 2021  год | 2022 -2027  годы |
| 1 | Содержа-ние дорог поселения, в том числе: | 4826 тыс. руб.; | 482,6  тыс. руб.; | 482,6  тыс. руб.; | 482,6 тыс. руб.; | 482,6  тыс. руб.; | 5482,6 тыс. руб.; | 482,6 тыс. руб.; |
| Капиталь-ный ремонт, ремонт автомобиль-ных дорог общего пользования местного значения |  |  |  |  |  | 5050 тыс. руб. |  |
|  | итого | 4826,0 тыс. руб. | 482,6 тыс. руб.; | 482,6 тыс. руб.; | 482,6 тыс. руб.; | 482,6 тыс. руб.; | 5482,6 тыс. руб.; | 482,6 тыс. руб.; |
|  | Финансиро-вание тыс,руб | Мест-ный бюд-жет | Местный бюджет | Местный бюджет | Мест-ный бюджет | Местный бюджет | Мест-ный и Республикан-ский бюджет | Мест-ный бюджет |

**6.Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

# Финансирование настоящей Программы в сельском поселении Большемонокский сельсовет предусмотрено. В дальнейшем будет производиться корректировка в части финансирования муниципальных программ и подпрограмм и актуализироваться в соответствии с необходимыми потребностями и условиями.

**7.Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

# Полномочия по содержанию дорог местного значения находятся в Администрации Большемонокского сельсовета. В дальнейшем будет производиться корректировка в части финансирования муниципальных программ и подпрограмм и актуализироваться в соответствии с необходимыми потребностями и условиями.

**8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Большемонокский сельсовет.**

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объемов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не меняется.