Администрация Зебляковского сельского поселения  
Шарьинского муниципального района   
Костромской области

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**27 июня 2016 г. №71**

**Об утверждении муниципальной программы Зебляковского сельского поселения «Развитие транспортной инфраструктуры» на 2016 – 2025 годы»**

В соответствии с федеральными законами от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации, от 02.03.2007 № 25-ФЗ «О муниципальной службе в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования «Зебляковское сельское поселение», администрация Зебляковского сельского поселения ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1.Утвердить муниципальную программу Зебляковского сельского поселения «Развитие транспортной инфраструктуры» на 2016 – 2025 годы (далее – Программа) согласно приложению № 1 к настоящему постановлению.

2.. Контроль за исполнением постановления оставляю за собой.

3. Настоящее постановление вступает в силу с момента опубликования в информационном бюллетене «Зебляковские вести»

Глава Зебляковского сельского поселения С.С.Смирнов

Приложение

к постановлению

администрации Зебляковского сельского поселения

от 27.06.2016 №71

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения Шарьинского муниципального района Костромской области**

( в редакции постановлений от 07.08.17 №45; от 02.07.18 №67; от 03.06.19 №58)

Паспорт

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы Зебляковского сельского поселения | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения Шарьинского муниципального района Костромской области |
| Ответственный исполнитель программы | Администрация Зебляковского сельского поселения |
| Участники программы | Администрация Зебляковского сельского поселения |
| Цели программы | создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Зебляковского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи программы | -обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Зебляковского сельского поселения;  -сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;  -улучшение транспортного обслуживания населения |
| Целевые индикаторы и показатели программы | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;  тяжесть последствий (количество лиц погибших, в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших) |
| Этапы и сроки реализации программы | 2016 - 2025 годы этапы программы не выделяются |
| Ресурсное обеспечение программы | Общий объем финансирования муниципальной программы составляет – 41653,055 тыс. рублей, в том числе по годам:  2016 год – 3830,8 тыс. рублей;  2017 год –2 764,0 тыс. рублей;  2018 год –1841, 815 тыс. рублей  2019 год –29832,44 тыс. рублей;  2020 год –564,0 тыс. рублей;  2021 год –564,0 тыс. рублей;  2022 год –564,0 тыс. рублей;  2023 год – 564,0тыс.рублей  2024 год – 564,0 тыс. рублей;  2025 год – 564,0 тыс. рублей.  Объем финансирования муниципальной программы подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла. |
| Ожидаемые результаты реализации программы | -развитая транспортная система, обеспечивающая стабильное развитие Зебляковского сельского поселения;  -современная система обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов в Зебляковского сельском поселении. |

**Раздел 1. Характеристика текущего состояния транспортной системы Зебляковского сельского поселения**.

* 1. **Анализ положения Зебляковского сельского поселения.**

Зебляковское сельское поселение граничит на севере с Шангским сельским поселением, на востоке с Поназыревским районом, на юге с Ивановским и Заболотским сельскими поселениями, на западе с Варакинским сельским поселением и г.Шарья. Административным центром Зебляковского сельского поселения является поселок Зебляки, расположенный в 10 км от г.Шарьи. Около посёлка проходит федеральная автомобильная дорога, а железная дорога делит его на две части: южную и северную.

Территория Зебляковского сельского поселения Шарьинского муниципального района включает сельские населенные пункты, образованные исходя из исторически сложившегося расселения, социально-экономических и культурных связей территорий.

Территорию Зебляковского сельского поселения составляют земли населенных пунктов, земли сельскохозяйственного назначения, земли промышленности, транспорта, связи, земли лесного, водного фонда.

Общая площадь сельского поселения в административных границах составляет 442 га. В состав территории сельского поселения входят 4 населенных пункта. (Таблица 1.)

Таблица 1. Административно-территориальное деление Зебляковского сельского поселения Шарьинского муниципального района Костромской области.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| п/п | Название населенного пункта | Численность постоянно проживающего населения, чел. |
| 1. | п.Зебляки | 2197 |
| 2. | п.Соколовский | 82 |
| 3. | д.Сабуриха | 3 |
| 4. | д.Горланиха | 132 |

На 1 января 2016 г. на территории Зебляковского сельского поселения постоянно проживает 2414 человек .

Территория сельского поселения расположена в лесной зоне, в подзоне южной тайги. Большая часть территории сельского поселения занята лесами.

Наиболее крупный населенный пункт — п. Зебляки. Главные отрасли хозяйства сельского поселения - лесоразработки, земледелие, скотоводство.

Путями сообщения служат грунтовые дороги, хорошо проходимые в сухое время года. В Зебляковском сельском поселении проходит Северная железная дорога, и автомагистраль с автобусным сообщением.

По территории сельского поселения проходит межмуниципальный автобусный маршрут Шарья – Зебляки.

Основой экономической базы Зебляковского сельского поселения является предприятия лесной отрасли (лесозаготовка), предпринимательская деятельность и Северная железная дорога.

Лесозаготовительная отрасль – основа промышленного производства района. Наибольшая доля в объеме лесозаготовок принадлежит предприятию: ООО «Кронолеспром» (филиал «Зеблякилес»), находящегося на территории сельского поселения.

## **1.2 Анализ современного административно-территориального устройства Шарьинского района.**

Важной задачей является определение в установленном законом порядке границ муниципальных образований. В перспективном периоде неизбежно произойдут изменения границ и статуса муниципальных образований, связанные с изменением характера использования территории, системы расселения, развития транспортной инфраструктуры, в соответствии со ст.18 п.4 ГК РФ, ст. 11 N 131-ФЗ от 6.10.2003 г.

В основу муниципально-территориального деления Российской Федерации были положены географические критерии (пешеходная, транспортная доступность, существующие и планируемые границы населенных пунктов). Однако, как муниципальные и региональные власти признают, что в основу муниципально-территориального устройства должны были быть положены экономические (наличие финансов и имущества, достаточного для оказания муниципальных услуг) и организационные принципы (работоспособность системы управления, прежде всего – дееспособность органов местного самоуправления). Имеющий место фактический недоучет их в законодательстве приводит к появлению многочисленных нежизнеспособных населенных пунктов.

Сегодня имеется экономическая целесообразность в формировании территориально более крупных поселений, концентрации имеющихся у них финансовых возможностей, оптимизации штатной численности с усилением специализации сотрудников.

При установлении границ поселений Законами Костромской области, органы государственной власти и местного самоуправления исходили из основных принципов определения границ территорий поселений: исторически сложившиеся земли населенных пунктов и прилегающие к ним земли общего пользования.

Статья 11 Федерального закона от 6.10.2003 №131-ФЗ определяет ряд требований к установлению границ муниципальных образований – сельских поселений, в том числе:

* по численности населения (не менее 1000 человек, однако, п. 8 части 1 указанной статьи, Законами субъекта РФ, при определенных условиях, допускается наделение статусом сельского поселения поселений с численностью менее 1000 человек);
* по пешеходной доступности до административного центра поселения из всех входящих в него населенных пунктов;
* иные требования.

Анализ административно-территориального устройства Зебляковского сельского поселения в части соответствия требованиям ФЗ-131, показал:

1) в целом сельское поселение значительно разнится по площади с другими поселениями района.

2) Зебляковское сельское поселение имеет численность населения более 1000 человек, тем самым соответствует рекомендуемой п.6. ст.11 ФЗ-131 численности населения сельских поселений.

3)Общая административная граница между поселениями, обеспечивает территориальную целостность сельского поселения.

4) Удобная транспортная и пешеходная (возможность добраться до административного центра сельского поселения и обратно в течение рабочего дня для жителей всех населенных пунктов) доступность территории сельского поселения.

Объединение сельского поселения не рассматривается как основной вариант оптимизации муниципально-территориального устройства существующей сети населенных пунктов.

## **1.3. Существующее состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры сельского поселения**

### **Анализ транспортного комплекса сельского поселения по видам транспор**та

Внешние транспортно-экономические связи Зебляковского сельского поселения с другими регионами осуществляются двумя видами транспорта: железнодорожным и автомобильным. Для дальних перевозок грузов, в основном, используется железнодорожный транспорт, для ближних перевозок – автомобильный.

Воздушные перевозки не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Железнодорожный транспорт

По территории поселения проходит двухпутный, электрифицированный (переменный ток, 25кВ) участок железнодорожной линии Данилов – Буй – Галич – Котельнич входящей в состав главной железнодорожной магистрали РФ (Транссибирская магистраль).

Через Шарьинский район проходит целый ряд пассажирских поездов дальнего сообщения, связывающий район с городами зарубежья – Пекином, Пхеньяном, Улан-Батором, Берлином, Эрдэнетом и т.д.; с городами стран СНГ и РФ – Москвой, Иркутском, Новосибирском, Кемерово, Новокузнецком, Томском, Хабаровском, Красноярском, Читой, Благовещенском, Абаканом, Тындой, Северо-Байкальском, Улан-Удэ и т.д.

Железнодорожная инфраструктура на территории Шарьинского муниципального района относится к Северной железной дороге филиалу ОАО «РЖД».

Станция п. Зебляки, относится к одной из 4 железнодорожных станций Шарьинского муниципального района. Расстояние до г. Костромы по ж/д дороге - 350 км (через г. Галич).

Железнодорожная инфраструктура на территории района в полной мере обеспечивает соответствующий уровень региональной связи, поэтому строительства новых линий не прогнозируется.

Автомобильный транспорт

Основу дорожной сети общего пользования составляют межмуниципальные автомобильные дороги общего пользования. Межмуниципальные автодороги относятся к областной собственности, их содержание и развитие является сферой ответственности ОГУ «КОСТРОМААВТОДОР» и финансируется за счет средств областного бюджета, а также субсидий, выделяемых из федерального бюджета на развитие дорожного хозяйства региона.

**Таблица 2. Перечень автомобильных дорог общего пользования.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/  п | | Наименование автомобильной дороги | | Техничес-кая категория | Протяжён-ность всего, км | Год ввода в эксплуа-тацию | В том числе по типу покрытия, км | | | |
| ц/б | а/б | перех. | грунт |
| Дороги, находящиеся в областной собственности | | | | | | | | | | |
|  | Под. к Зебляки | | IV | | 1,0 | 1996 | - | 1,0 | - | - |
|  | Шарья-Киров-граница Кировской области | | III | | 17,2 | - | - | - | - | - |
|  | Урень-Шарья-Никольск-Котлас | | III | | 57,634-222,044 | - | - | - | - | - |

В состав автодорожной сети на территории Зебляковского сельского поселения 3 автомобильных моста через р. Шарьинка и Крутая.

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Многие автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию района и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

**Таблица 3. Информация по плотности автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием на территории сельского поселения.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование поселения | Плотность автомобильных дорог с твёрдым покрытием км/кв.км. |
|  | Зебляковское СП | 1,06 |

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

### **Комплексная оценка условий и предпосылок развития транспортной инфраструктуры**

Железнодорожная сеть, проходящая через Зебляковское сельское поселение находится на среднеобластном уровне. В то время как плотность автодорожной сети общего пользования – на крайне низком уровне.

Транспортные развязки на территории сельского поселения на пересечениях автомобильных дорог осуществляются в одном уровне, но есть и одна развязка в двух уровнях.

Основу дорожной сети общего пользования составляют межмуниципальные автомобильные дороги.

**Таблица 4. Транспортная удалённость сельского поселения.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование поселения | Центр поселения | Протяженность автомобильных дорог, связывающих центры сельских поселений с районным центром (км) |
|  | Зебляковское СП | п. Зебляки | 26,5 |

Существующая сеть автобусных маршрутов удовлетворяет потребностям населения района (обеспечивает пассажирскую связь сельских поселений с районным центром, а также районного центра с областным). Основные проблемы для этой отрасли – плохое состояние дорожного покрытия на дорогах, по которым проходят маршруты, и устаревший парк автотранспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров. Особенно вызывает опасение состояние автодорог, по которым осуществляется движение школьных автобусов. В связи с этим в ближайшее время необходимо провести мероприятия по обновлению парка и составить программу капитального ремонта дорог, по которым осуществляется движение общественного транспорта.

### 1**,4. Предложения по стратегии развития транспортной** инфраструктуры **сельского поселения**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения разработаны на основе тщательного  и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- ремонт и содержание улиц, проездов п. Зебляки, Соколовский, Сабуриха, Горланиха;

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

Существующая железнодорожная линия полностью удовлетворяет потребности района в грузовых и пассажирских перевозках. Строительство новых железнодорожных веток будет нецелесообразно, поэтому развитие железнодорожного транспорта должно основываться на уже имеющейся железнодорожной инфраструктуре.

На первую очередь необходимо произвести ремонт посадочной платформы на станции. На расчётный срок предлагается провести капитальный ремонт железнодорожных путей.

## **1,5 Демографический потенциал**

### Численность населения

По состоянию на 01.01.2016 г на территории Зебляковского сельского поселения находится 4 населенных пункта - Зебляки, Соколовский, Сабуриха, Горланиха, численность населения которых составляет – 2414человек, в т.ч.:

трудоспособного населения – 1243чел.

дети до 18 лет – 597 чел.

пенсионеры– 521чел.

### Возрастной состав населения

Неблагоприятной остается возрастная структура населения сельского поселения, ее можно отнести к регрессивному типу. Процесс старения населения сопровождается ростом среднего возраста населения и изменения возрастной структуры населения – снижением доли детей и ростом доли старших возрастов.

Регрессивный тип возрастной структуры населения определяет не только социально-экономическое положение и репродуктивные особенности, но и способствует росту возрастно-зависимой патологии (за счет заболеваний, свойственных старшим возрастным группам) и общей смертности. Это означает, что особое внимание нужно уделить развитию системы медицинского обслуживания, а также организации/содержанию мест захоронения.

Наиболее высокие показатели рождаемости и наиболее низкие значения смертность/рождаемость зарегистрированы в Зебляковском сельском поселении.

Возрастная структура населения Зебляковского сельского поселения Шарьинского муниципального района представлена в табл. 9. и на рис. 1.

Рис. 1. Возрастная структура населения Зебляковского сельского поселения Шарьинского муниципального района.

В целом по Зебляковскому сельскому поселению на 1 января 2016 г. населения моложе трудоспособного возраста 18,3%, в трудоспособном возрасте 60,2% и старше трудоспособного возраста 21,7%.

**Таблица 5. Прогноз численности населения сельского поселения.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Этапы проектирования | Все население, чел. | | |
| Инерционный  сценарий | Стабилизационный сценарий | Инновационный сценарий |
| Первая очередь | 2588 | 2563 | 2638 |
| Расчетный срок | 2638 | 2588 | 2738 |
| Перспектива | 2788 | 2663 | 3038 |

Согласно «инерционному» сценарию демографические показатели останутся на прежнем уровне, и не будут изменяться в сторону ухудшения демографической ситуации. Ежегодное число прибывших – 10 чел., ожидаемая продолжительность жизни при рождении мужчины (58,5 лет) и женщины (71,8 лет), коэффициент младенческой смертности останется равным 9,4‰, а коэффициент суммарной рождаемости – 1,4.

В основу «стабилизационного» сценария прогноза была положена гипотеза медленной стабилизации демографических показателей с небольшим улучшением демографической ситуации. Согласно этой гипотезе будет происходить медленное повышение рождаемости до уровня 1,5 на одну женщину в фертильном возрасте, уменьшится коэффициент младенческой смерти до 7,6‰, ежегодное число прибывших составит 5 чел. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении мужчины и женщины останется прежней.

«Инновационный» сценарий основывался на более существенном росте рождаемости – до 1,7 рождений на одну женщину в фертильном возрасте, увеличении продолжительности жизни на 3 и 2 года соответственно у мужчин и женщин, дальнейшем уменьшении коэффициента младенческой смерти до 6,5%, увеличение ежегодного числа прибывших до 20 чел.

Для всех сценариев постоянными показателями являются: средний возраст матери при рождении ребенка равный 25,8 годам, доля мальчиков среди родившихся – 0,52,

Важно отметить, что в современных условиях необходимо стремиться к реализации инновационного сценария в полном объеме, проводя осмысленную демографическую и миграционную политику, а также способствуя развитию субурбанизационных процессов. В связи с этим за основу при планировании социально-экономического развития района принимается инновационный сценарий.

## **1,6 Охранные зоны объектов**

Охранная зона – территория с особыми условиями использования, которая устанавливается в порядке, определенном Правительством Российской Федерации, вокруг объектов инженерной, транспортной и иных инфраструктур в целях обеспечения охраны окружающей природной среды, нормальных условий эксплуатации таких объектов и исключения возможности их повреждения.

На территории Зебляковского сельского поселения выделяются охранные зоны:

- электрических сетей;

- линий и сооружений связи;

- транспортных магистралей.

### Охранные зоны электрических сетей

Под электрическими сетями понимаются подстанции, распределительные устройства, воздушные линии электропередач, подземные и подводные кабельные линии электропередачи. В соответствии с «Правилами охраны электрических сетей напряжением свыше 1000 вольт» охранные зоны - это земельные участки вдоль воздушных линий электропередач, ограниченные линиями, отстоящими от крайних проводов на расстоянии: до 20 киловольт – 10м; 35 киловольт - 15м; 110 киловольт - 20м; 150, 220 киловольт – 25м; 330, 500, 400 киловольт – 30м; 750 киловольт – 40м; 1150 киловольт – 55м.

### Охранные зоны линий и сооружений связи

Охранные зоны линий и сооружений связи устанавливаются для обеспечения сохранности действующих кабельных, радиорелейных и воздушных линий связи и линий радиофикации, а также сооружений связи Российской Федерации. Размеры охранных зон устанавливаются согласно «Правил охраны линий и сооружений связи Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 09.06.95. № 578. Охранные зоны выделяются в виде участка земли, ограниченных линиями на расстоянии 2 м (3м).

### Охранные зоны транспорта

К охранным зонам транспорта относятся земельные участки, необходимые для обеспечения нормального функционирования транспорта, сохранности, прочности и устойчивости сооружений, устройств и других объектов транспорта, а также прилегающие к землям транспорта земельные участки, подверженные оползням, обвалам, размывам, селям и другим опасным воздействиям.

В охранных зонах транспорта вводятся особые условия землепользования. Порядок установления охранных зон, их размеров и режима определяется для каждого вида транспорта в соответствии с действующим законодательством. К охранным зонам железных дорог относятся полосы естественных лесов, прилегающих к земляному полотну, шириной 25 м в каждую сторону.

Для автомобильных дорог, за исключением автомобильных дорог, расположенных в границах населенных пунктов, устанавливаются придорожные полосы.

Придорожные полосы автомобильных дорог общего пользования - участки земли, примыкающие к полосе отвода автомобильных дорог, в границах которых устанавливается особый режим землепользования для создания нормальных условий эксплуатации автомобильных дорог и их сохранности, обеспечения требований безопасности дорожного движения и безопасности населения.

В зависимости от категории автомобильной дороги и с учетом перспективы ее развития ширина каждой придорожной полосы устанавливается:

а) для автомобильных дорог V категории - 25 метров;

б) для автомобильных дорог IV и III категории - 50 метров;

в) для автомобильных дорог II и I категории - 75 метров;

Решение об установлении границ придорожных полос автомобильных дорог федерального, регионального или муниципального, местного значения или об изменении границ таких придорожных полос принимается соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления.

Охранные зоны являются ограничением для размещения объектов капитального строительства, на этой территории запрещается размещение жилых и общественных зданий, складов нефти и нефтепродуктов.

В целях обеспечения в дальнейшем возможной реконструкции автомобильных дорог I-III категории и развития автодорожного сервиса расстояние от бровки земляного полотна до линии застройки населенных пунктов следует принимать 200 м (СНиП 2.05.02-85\*).

Разрывы до жилой застройки

Жилую застройку необходимо отделять от железных дорог на расстояние 100 метров, считая от оси крайнего железнодорожного пути. При размещении железных дорог в выемке или при осуществлении специальных шумозащитных мероприятий, обеспечивающих требования СНиП II-12-77, ширина санитарно-защитной зоны может быть уменьшена, но не более чем на 50 м.

Для защиты застройки от шума и выхлопных газов автомобилей расстояния до нее от бровки земляного полотна автомобильных дорог необходимо принимать:

а) для автомобильных дорог I, II, III категорий – 100 м;

б) для автомобильных дорог IV категории – 50 м ([СНиП 2.07.01-89](http://stroy.dbases.ru/Data1/1/1900/index.htm)\*).

## **1.7 Планировочная структура**

Планировочная структура сельского поселения, сформированная под влиянием природного и транспортного каркаса территории, ориентирована на историческую систему расселения и основные транспортные коридоры.

Основой планировочной структуры территории района являются: сложившийся транспортный каркас (магистральные линейные элементы транспорта) и (в меньшей степени) элементы инженерной инфраструктуры, природные планировочные оси (в основном важнейшие реки).

В настоящее время на территории Шарьинского района сформировались две планировочные оси:

- по долине р. Ветлуги;

- вдоль железной дороги.

Зебляковское сельское поселение попадает во вторую планировочную ось района.

Она сформировалась в 20 веке и связывает населенные пункты, расположенные вдоль железной дороги и, прежде всего, Мантурово, Шарью и Поназырево. Она является экономически активной в отличии от первой, имеет большой потенциал для обеспечения развития территории Шарьинского и прилежащих районов т.к. может обеспечить прямые связи со всей территорией страны по железной дороге.

Для развития проектного планировочного каркаса необходимо:

- Дальнейшее развитие и активизация существующих транспортно-планировочных осей;

- развитие системы планировочных подцентров:

- четкое планировочное и функциональное зонирование территории.

Предлагаемая проектная планировочная структура будет способствовать преодолению территориальной диспропорции и созданию сбалансированной пространственной организации района.

**1,8 Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.**

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Многие автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию района и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

## **. Охрана атмосферного воздуха.**

Состояние воздушного бассейна является одним из основных экологических факторов, определяющих экологическую ситуацию и условия проживания населения. В качестве первоочередных мероприятий по охране атмосферного воздуха рекомендуется произвести инвентаризацию источников выбросов с целью определения объемов и состава выбрасываемых веществ.

В целом фактическое загрязнение воздуха населенных мест можно оценивать как допустимое, в связи с чем, предлагаются следующие мероприятия, диктуемые действующим природоохранным законодательством:

1. Организационные мероприятия:

- Проведение полной инвентаризации стационарных и передвижных источников загрязнения воздушного бассейна, создание единого информационного банка данных источников;

- Выявление и рекультивация существующих переполненных и не удовлетворяющих санитарно-экологическим нормам участков складирования твердых бытовых отходов, разработка проектов и строительство новых полигонов ТБО удовлетворяющих экологическим и санитарно–гигиеническим требованиям;

- Ликвидация всех несанкционированных свалок;

- Организация системы контроля за выбросами автотранспорта;

- Разработка проектов ПДВ для всех предприятий сельского поселения и установление нормативов по загрязнению атмосферного воздуха;

- Газификация территории, в первую очередь, объектов энергетики и промышленности;

- Организация системы экологического мониторинга, дальнейшее развитие системы контроля загрязнения атмосферного воздуха в селитебной зоне и на автомагистралях.

2) Технологические мероприятия:

- Установка и совершенствование газоочистных и пылеулавливающих установок на промышленных предприятиях;

- Ремонт и очистка котельного оборудования, установка пыле-газочистного оборудования;

3.Планировочные мероприятия:

- Реконструкция существующей системы зеленых насаждений общего пользования и специального назначения (в границах санитарно-защитных зон);

- Создание зеленых защитных полос вдоль автомобильных дорог и озеленение улиц и санитарно-защитных зон;

- Обеспечение нормируемых санитарно-защитных зон при размещении новых и реконструкции (техническом перевооружении) существующих производств, в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Мероприятия по организации автотранспортного движения в первую очередь позволят уменьшить выбросы оксидов углерода и азота в населенных пунктах.

Модернизация и ремонт котельного оборудования, а также газификация предприятий энергетики и промышленности позволит снизить уровень загрязнения воздушного бассейна сернистым газом и пылью.

Ликвидация неорганизованных источников загрязнения воздушного бассейна, в первую очередь на предприятиях коммунального хозяйства и стройиндустрии, уменьшит количество пыли в атмосфере.

В целом, по предприятиям сельского поселения, требуется разработать проекты предельно допустимых выбросов в атмосферу, и к 2015 году для предприятий с превышением ПДВ фактические выбросы довести до предельно допустимых

**1.9 Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения разработаны на основе тщательного  и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

Перечень основных мероприятий программы приведен в приложении № 2 к программе.

**2.0 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения**

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета поселения и областного бюджета.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются   
в соответствии с утвержденным бюджетом Зебляковского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования подпрограммы составляет 8896,8 тыс. рублей.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в приложении № 5 к программе.

**2.1 Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения**

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, предусмотренных в приложении № 1 к муниципальной программе, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

2. 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).

3. Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета поселения, 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 по программы в целом определяется по формуле:

Фф

Уэф = ----------,

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 (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Сведения о методике расчета показателя (индикатора) программы представлены в приложении № 4 к муниципальной программе.

**2.2 Предложения по институциональным преобразованиям , совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории Зебляковского сельского поселения.**

Программа разработана в соответствии с федеральными законами от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации, от 02.03.2007 № 25-ФЗ «О муниципальной службе в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования «Зебляковское сельское поселение».

Основной целью программы является создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Зебляковского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения

Для достижения поставленной цели в рамках программы предстоит решить следующие задачи:

-обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Зебляковского сельского поселения;

-сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

-улучшение транспортного обслуживания населения

Механизм реализации программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, ремонту, содержанию, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении.

В ходе реализации программы отдельные ее мероприятия в установленном порядке могут уточняться, а объемы расходов бюджета поселения корректируется с учетом утвержденных лимитов.

Результат реализации программы:

-развитая транспортная система, обеспечивающая стабильное развитие Зебляковского сельского поселения;

-современная система обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов сельского поселения.

Кроме того, планируется выполнение текущего ремонта автодорог, что позволит сохранить в нормативном состоянии дорожное покрытие на участках, не охваченных капитальным ремонтом.

Сведения о показателях (индикаторах) программы и их значениях приведены в приложении № 1 к программе.

Сведения о показателях, включенных в федеральный (региональный) план статистических работ приведены в приложении № 3 к программе.

Сведения о методике расчета показателя (индикатора) программы приведены в приложении № 4 к программе.

Приложение №1

к программе

Сведения

о показателях (индикаторах) программы и их значениях

| № п/п | Показатель (индикатор)  (наименование) | Единица.  из-мере-ний. | Значения показателей | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Программа раазвития транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | про-цент | 57,6 | 45,2 | 45,2 | 41,2 | 39,9 | 39,6 | 39,2 | 38,9 | 38,6 | 38,3 |
| 1.1 | Количество километров построенных (реконструированных) и отремонтированных (капитально отремонтированных) автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0 | 0 | 0 | 1,212 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 | Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий | чело-век | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2 | Тяжесть последствий в результате дорожно-транспортных происшествий (количество погибших на 100 пострадавших) | услов-ные единицы | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Приложение № 2

к программе

Перечень основных мероприятий программы

развития транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Номер и наименование  основного мероприятия  подпрограммы муниципальной программы | Участник, ответственный за исполнение основного мероприятия | Срок | | Ожидаемый  непосредственный  результат  (краткое описание) | Последствия  нереализации основного  мероприятия, мероприятия подпрограммы муниципальной программы | Связь с  показателями муниципальной  программы  (подпрограммы) |
| начала  реализации | окончания  реализации |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Программа «Развитие транспортной инфраструктуры Зебляковского сельского поселения» | | | | | | |
| 2 | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | Администрация Зебляковского сельского поселения | 2016 | 2025 | содержание сети автомобильных дорог в полном объеме, в том числе включающая в себя отсыпку, обкос, очистку внутрипоселковых дорог | увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения не отвечающих нормативным требованиям |  |
| 3 | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | Администрация Зебляковского сельского поселения | 2016 | 2025 | отремонтировать дороги с твердым покрытием автомобильных дорог | увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения не отвечающих нормативным требованиям |  |
| 4 | Профилактические мероприятия по пропаганде соблюдения правил дорожного движения, как водителями, так и пешеходами | Администрация Зебляковского сельского поселения | 2016 | 2025 | Снижение уровня нарушения правил дорожного движения среди целевых групп участников дорожного движения | увеличение количества лиц, погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий |  |
| 5 | Реконструкция подъезда к МОУ Зебляковская средняя общеобразовательная школа Шарьинского муниципального района Костромской области | Администрация Зебляковского сельского поселения | 2019 | 2019 | Увеличение протяженности автомобильных дорого с асфальто-бетонным покрытием | увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения не отвечающих нормативным требованиям |  |

Приложение № 3

к программе

Сведения

о показателях, включенных в федеральный (региональный) план статистических работ

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование   показателя | Пункт федерального (регионального) плана  статистических работ | Наименование формы статистического наблюдения и реквизиты акта, в соответствии с которым утверждена форма | Субъект  официального  статистического  учета |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения | п. 2.2.6 Федерального плана статистических работ, утверждённого распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 №671-р | Годовая форма Федерального статистического наблюдения №3-ДГ (МО) «Сведения об автомобильных дорогах общего и не общего пользования местного значения и сооружений на них, находящихся в собственности муниципальных образований», утверждённая приказом Росстата от 06.09.2012 № 480 | Росстат |

Приложение № 4

к программе

Сведения

о методике расчета показателя (индикатора) программы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование   показателя | Единица  измерения | Методика расчета показателя (формула) и  методологические пояснения к показателю | Базовые  показатели  (используемые   в формуле) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | процент | S=V1/V2х100% | S -доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения  V1 - автомобильные дороги общего пользования местного значения, не отвечающие нормативным требованиям  V2 - общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения |

Приложение № 5

к программе

Расходы бюджета поселения на реализацию программы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статус | Наименование муниципальной программы, подпрограммы муниципальной программы, основного мероприятия | Ответственный исполнитель, участники | Код бюджетной классификации | | | | Расходы (тыс. руб.), годы | | | | | | | | |  |
| ГРБС | РзПр | ЦСР | ВР | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Основное мероприятие 1.1 | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | Администрация  Зебляковского сельского поселения | 910 | х | х | х | 269,4 | 320,6 | 382,568 | 320,6 | 320,6 | 320,6 | 320,6 | 320,6 | 320,6 | 320,6 |
| Основное мероприятие 1.2 | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | Администрация  Зебляковского сельского поселения | 910 | х | х | х | 3552,4 | 2434,4 | 1450,247 | 234,4 | 234,4 | 234,4 | 234,4 | 234,4 | 234,4 | 234,4 |
| Основное мероприятие 1.2 | Реконструкция подъезда к МОУ Зебляковская средняя общеобразовательная школа Шарьинского муниципального района Костромской области | Администрация  Зебляковского сельского поселения | 910 | х | х | х | 0 | 0 | 0 | 29188,44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | Повышение безопасности дорожного движения на территории Зебляковского сельского поселения | Администрация  Зебляковского сельского поселения | 910 | х | х | х | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 |
|  | Профилактические мероприятия по пропаганде соблюдения правил дорожного движения | Администрация  Зебляковского сельского поселения | 910 | х | х | х | - | - | - | - | - | - |  | - |  |  |