



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ
КОТЕЛЬНИКОВСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН
КРАСНОЯРСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ
СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ

РЕШЕНИЕ

от 30.03.2026 года № 29/2 х.Красноярский
О внесении изменений в муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района на 2016-2026 годы, утвержденную решением Совета народных депутатов Красноярского сельского поселения № 45/1 от 26.09.2016г (в редакции решение №49/2 от 08.12.2016г, №52/2 от 02.03.2017г, № 69/3 от 19.12.2017г, №88/3 от 22.02.2018г, №106/2 от 18.12.2018г № 108/2 от 20.02.2019г, 6/3 от 12.12.1019г, №6/4 от 12.12.2019г, № 10/2 от 27.02.2020г, № 25/3 от 12.11.2020г, № 27/2 от 16.12.2020г, №30/2 от 17.03.2021г, № 33/2 от 27.05.2021 г, № 42/4 от 09.12.2021 г, № 42/5 от 09.12.2021г, № 52/2 от 12.08.2022 г, № 57/3 от 06.12.2022 г, № 60/2 от 13.02.2023г, № 70/3 от 05.12.2023г ,№ 81 от 16.08.2024г, № 6/2 от 16.12.2024, № 20/3 от 10.12.2025 г)

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003г № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления» , постановлением администрации Красноярского сельского поселения от 27.12.2016 г № 115 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области» ,на основании Решения Совета народных депутатов № 29/1 от 30.03.2026 г «О внесении изменений в Решение Совета народных депутатов № 20/2 от 10.12.2025г « Об утверждении бюджета Красноярского сельского поселения на 2026 год и плановый период 2027-2028 годы», Совет народных депутатов Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области

РЕШИЛ:

1. Внести в муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района на 2016-2026 годы, утвержденную решением Совета народных депутатов Красноярского сельского поселения № 45/1 от 26.09.2016г изменения.
2. Направить данное решение главе Красноярского сельского поселения для обнародования

Глава Красноярского сельского поселения



Н.В.Кравченко

Утверждена
Решением совета народных депутатов
Красноярского сельского поселения
от 30.03.2026 г. № 29/2

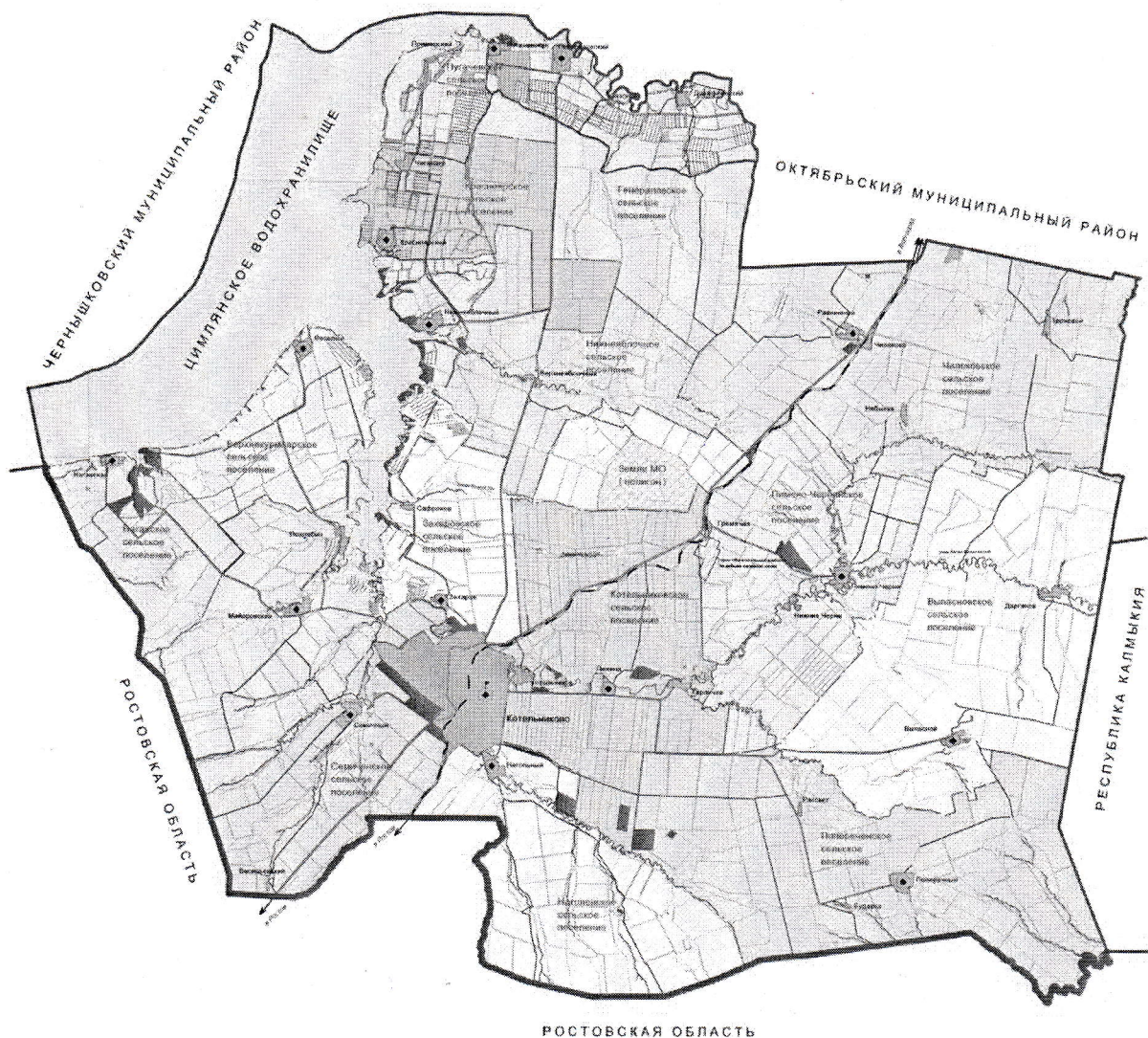
**Муниципальная Программа «Комплексного развития транспортной
инфраструктуры
Красноярского сельского поселения
Котельниковского муниципального района Волгоградской области
на 2016 - 2026 годы»**

Паспорт

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярского
сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской
области
на 2016 - 2026 годы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района на 2016-2026 годы (далее – Программа)
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Юридический и почтовый адрес: 404371, Волгоградская область, Котельниковский район, хутор Красноярский, ул. Ленина, 24
Разработчик Программы	Администрация Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Юридический и почтовый адрес: 404371, Волгоградская область, Котельниковский район, хутор Красноярский, ул. Ленина, 24
Цель Программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Красноярского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения.
Задачи Программы	1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Красноярского сельского поселения;

	<p>2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>3. Улучшение транспортного обслуживания населения</p>
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <p>Отремонтировано автомобильных дорог внутрипоселковых общего пользования 25,0 км;</p> <p>Доля протяженности автомобильных дорог внутрипоселковых общего пользования не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, 83 %;</p> <p>Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации Программы 2016-2026 годы, в 2 этапа</p> <p>1 этап – с 2016 по 2020 годы</p> <p>2 этап – с 2021 по 2026 годы</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<p>проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;</p> <p>инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;</p> <p>комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;</p> <p>капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательские работы;</p> <p>размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;</p> <p>оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;</p> <p>создание инфраструктуры автосервиса.</p>
Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.)	<p>Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2026 годов составляет 14460,3 тыс. руб., в том числе по годам:</p> <p>2016 год - 962,7 тыс. руб</p> <p>2017 год - 1956,9 тыс. руб</p> <p>2018 год - 1449,9 тыс. руб</p> <p>2019 год - 1512,3 тыс. руб</p> <p>2020 год - 1390,7 тыс. руб</p> <p>2021 год - 1223,3 тыс.руб</p> <p>2022 год- 1224,9 тыс.руб</p> <p>2023 год – 1261,2 тыс.руб</p> <p>2024 год - 1087,0 тыс руб</p> <p>2025 год – 1136,9 тыс.руб</p> <p>2026 год- 1254,5 тыс руб</p> <p>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств местного бюджета.</p>



Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1. Анализ положения Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района в структуре пространственной организации Волгоградской области

Красноярское сельское поселение Котельниковского муниципального района расположено в южной части Волгоградской области. Административный центр Красноярского сельского поселения – хутор Красноярский расположен в 45 км от административного центра Котельниковского муниципального района - город Котельниково и 250 км от административного центра Волгоградской области – г. Волгоград.

Красноярское сельское поселение является одним из 15 поселений Котельниковского муниципального района, расположено в северной части и граничит: на севере с Пугачевским сельским поселением Котельниковского муниципального района, на востоке с Генераловским сельским поселением Котельниковского района, на юге с Нижнеяблоченским сельским поселением Котельниковского района, на западе с Цимлянским водохранилищем. Общая протяженность границ составляет 43,0 км, из них: с Пугачёвским сельским

поселением – 4,0 км, с Генераловским сельским поселением – 16,0 км, с Нижнеяблоченским сельским поселением – 15,0 км, с Цимлянским водохранилищем – 8,0 км. Наибольшая протяженность территории в меридиальном направлении – 19,0 км, в широтном направлении – 8,0 км. Площадь поселения составляет 11705,8 га или 3,37% от всей площади района.

Площадь территории Красноярского сельского поселения составляет 11705,8 га. Из них: - Земли сельскохозяйственного назначения 11426,35 га; земли населенных пунктов - 178,6 га; земли промышленности, транспорта, связи -26,35 га; земли государственного лесного фонда 62 га; земли водного фонда 12,5 га.

Основой экономической базы Красноярского сельского поселения является сельское хозяйство.

Климат территории резко-континентальный. На территории Красноярского сельского поселения расположено два населенных пункта - в который находятся: две школы, ФАП, сельская амбулатория, два клуба, библиотека, д/сад «Ручеек», рыбинспекция, гидромелиоративный участок, два почтовых отделения, аптечный пункт, НОТ «Красноярское», четыре рыбо-промысловых предприятия, 10 торговых точек, бригада ИП Стекольников П.Н.

1.2. Социально-экономическая характеристика Красноярского сельского поселения Котельниковского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Хутор Красноярский основан в 1959 году. Красноярское сельское поселение входит в состав Котельниковского муниципального района и включает в себя 2 населенных пункта: хутор Красноярский (административный центр), хутор Чиганаки.

Численность постоянного населения Красноярского сельского поселения на 01.01.2016 года составляет 1711 человек, что составляет 4,66% от общей численности населения Котельниковского района. Плотность населения составляет 49,3 чел/км².

Миграционная активность за последние 5 лет характеризуется небольшим миграционным приростом населения. Ежегодно в хутора прибывает 40 человек, а убывает около 20 человек, соответственно коэффициент миграционного прироста в период 2011-2015 годы в среднем составлял 17 человек на 1000 населения.

Однако за счет того, что в станице наблюдается естественная убыль населения, численность населения станицы находится на одном уровне.

В настоящее время в Красноярском сельском поселении сложилась следующая демографическая ситуация:

- население моложе трудоспособного возраста – 281 человек;
- население трудоспособного возраста – 1133 человека, из них трудоспособное население – 1100 человек;
- пенсионного возраста – 355 человека.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности жизни населения.

В целом демографическая ситуация в Красноярском сельском поселении повторяет районные и областные проблемы и обстановку большинства регионов.

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением многодетности (3-4 ребенка), в результате чего средний коэффициент семейности на уровне областного.

Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни

населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Природные ресурсы – значимый фактор для привлечения инвесторов в пищевую промышленность, сельское хозяйство, добывающие производства.

Прогноз социально-экономического развития разработан на основе различных комплексных и целевых программ социально-экономического развития, а также схем территориального планирования Волгоградской области и Котельниковского района, с учетом стратегических направлений, инвестиционных проектов и предложений Красноярского сельского поселения.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в Красноярском сельском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Красноярского сельского поселения Котельниковского района утвержден решением Совета народных депутатов Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района от 16 01.2014г года № 77/1

- решением Совета народных депутатов Красноярского сельского поселения Котельниковского района от 24.12.2015г № 35/8 года утверждены правила землепользования и застройки Красноярского сельского поселения Котельниковского района.

Согласно правил землепользования и застройки поселения установлены градостроительные регламенты;

-решением Совета народных депутатов Красноярского сельского поселения от 05.09.2014г утвержден проект схемы водоснабжения и водоотведения х.Красноярский, х.Чиганаки Котельниковского муниципального района Волгоградской области.

-муниципальным образованием разрабатывается и утверждается градостроительная документация для строительства и реконструкции линейных объектов;

-для осуществления строительства на территории поселения муниципальным образованием подготавливаются и утверждаются градостроительные планы земельных участков.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Красноярского сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Красноярского сельского поселения составляет **51,820 км**.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2026 году увеличится. Объем перевозок пассажиров маршрутными такси и легковыми автомобилями к 2026 году также увеличится на 10 процентов.

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств... Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Транспортная инфраструктура Красноярского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Котельниковского района Волгоградской области.

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов и для перевозки пассажиров находится на расстоянии в 45 км (г.Котельниково).

Внешние транспортно-экономические связи Красноярского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным. Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения развит и осуществляется по Цимлянскому водохранилищу.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

1.4. Характеристика сети дорог Красноярского сельского поселения Котельниковского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Улично-дорожная сеть поселения входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения. В основе сети основных сельских дорог лежит пересечение двух главных направлений – юг-север и запад-восток.

Особенностью населенного пункта является наличие транспортных потоков, проходящих через его территорию. Возможность обходного транзитного движения отсутствует, поэтому транспорт движется по дорогам внутри населенного пункта. Основными улицами, по которой осуществляется движение транспортных потоков, является улица Шоссейная и улица Ленина в х.Красноярский, в хуторе Чиганаки улица Центральная.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог сельского поселения имеет капитальное и низшее покрытие и находится в неудовлетворительном состоянии. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Красноярского сельского поселения сведены в таблице 1.

Таблица 1.

Показатели существующей улично-дорожной сети Красноярского сельского поселения Котельниковского района

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность. улицы, км	Границы улицы	Характеристика покрытия дороги
х.Красноярский		30,070		
1	Улица Приморская	0,200	от №1 до №15	щебень, песок
		0,300	от №4 до № 14	щебень
		0,200	от № 19 до № 25	щебень, песок
2	Переулок Морской	0,100		грунтовая, щебень. песок
3	Улица Школьная	1,100	от № 1 до № 51	песок, щебень
		0,200	от дома №51 до №55	Щебень, песок
4	Улица Алимова	0,700	от дома №1до№35	гравий, щебень, песок , грунт
		0,200	от дома №15до№26	грунт
		0,100	от дома №35 до №37	грунт
5	Улица Садовая	0,300	от дома №1до№17	грунт, щебень
		0,300	от дома №17до№26	песок, щебень
		0,300	от дома №26до№37	грунт, щебень
6	Улица Ленина	0,600	от дома №1до№24	асфальтовая
		0,300	от дома №26до№35	щебень, песок
		0,300	от дома №37до№45	грунт
7	Улица Карла Маркса	0,700	от дома №1 до №50	щебень, песок
8	Улица Комарова	0,700		щебень + песок
9	Улица Степная	0,340	от дома №1 до №12	песок, щебень
		0,260	дома №14 до №25	ж/б плита
10	Улица Молодёжная	0,200		грунтовая щебень
11	улица Берёзовая	0,200		грунтовая, щебень, песок
12	Улица Восточная	0,300		грунтовая
13	Улица Солнечная	0,350	от дома №1до№7	
		0,350	от дома №7до№25	песок, щебень
14	Улица Гагарина	1,000		песок. щебень
15	Улица Южная	0,700	от дома №6до№48	щебень, песок
		0,300	от дома №1до№6	песок, грунт
16	Переулок Зелёный	0,300		грунтовая, песок

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность. улицы, км	Границы улицы	Характеристика покрытия дороги
17	Улица Цимлянская около церкви	0,300		песок, щебень, грунт
18	Улица Шоссейная	0,500		асфальтированная
19	Улица Тополиная	0,500		Песок, щебень
20	Переулок Вишнёвый	0,425		грунтовая
21	Переулок Уютный	0,100		грунт, щебень
22	Переулок Западный	0,900	от дома №1до№8	щебень, песок
		0,200		песок, щебень
23	Улица Октябрьская	0,900		грунтовая
		0,100	от дома №7до асфальта	щебень, песок
24	Поселковая дорога	0,500		асфальтированная
25	Въезд в х.Красноярский	0,600		асфальтированная
26	Объездная дорога	5,640		грунтовая
27	Дорога от ул Приморская дом 2 до ул Карла Мавркаса дом 16	0,700		песок, щебень
28	Дорога от ул Приморская дом 19/1 ул Школьная 35/1	0,180		Грунтовая Щебень
29	Грунтовая дорога от ул Приморская дом 2 до водонапорной башни Рожнеовского	0,135		грунтовая
30	Грунтовая дорога ул Южная д 30 до ул Солнечная д 16	0,360		Грунтовая щебень
31	Грунтовая дорога между ул Гагарина д 6 ул Солнечная д 7 до ул Гагарина д 1/1	0,400		грунтовая
32	Грунтовая дорога ул Солнечная д 2 на юго-восток до асфальтированной дороги г Котельниково х Красноярский	1,510		щебень, песок
33	Грунтовая дорога ул Приморская д 2 до водозабора	0,420		грунтовая

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность. улицы, км	Границы улицы	Характеристика покрытия дороги
34	Грунтовая дорога от ул Октябрьская д 11 до балки Тополиная	1,500		грунтовая
35	Грунтовая дорога от развилки асфальтированной дороги х Красноярский х Чиганаки до магистрального канала Генераловской оросительной системы	3,300		грунтовая
Х.Чиганаки		21,750		
1	Улица Степная	0,6		Грунтовая, щебень
2	Улица Цимлянская	0,6	от дома №11 до №4	песок, щебень, грунт
3	Улица Каштановая	0,9		грунтовая, песок, щебень
4	Улица Центральная	0,35	от дома №14 до №34	Асфальтированная
		0,25	дома №7 до №14	песок, щебень
		0,25	дома №5 до №1	грунтовая
5	Улица Школьная	0,9		грунтовая
6	Улица Садовая	0,9		грунтовая
7	Улица Лесная	0,9		грунтовая
8	въезд в х.Чиганаки	0,25		Асфальтированная
9	подъезд до школы	0,1		Щебень, песок
10	дорога до кладбища	0,4	от асфальтированной дороги(ул.Центральная) до кладбища	Щебень, песок
11	объездная дорога	2,7		грунтовая
12	Дорога от ул Каштановая дом 10 до ул Садовая дом 1	0,350		грунтовая
13	Дорога от ул Цимлянская дом 4/1 до ул Школьная дом 20	0,350		щебень
14	Дорога от ул Каштановая дом 16 до ул Центральная дом 13	0,050		грунтовая

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность. улицы, км	Границы улицы	Характеристика покрытия дороги
15	Дорога от ул Центральная дом 22 до ул Школьная дом 16	0,050		грунтовая
16	Грунтовая дорога от ул. Садовая д 6 до ул Лесная д 1	0,150		грунтовая
17	Грунтовая дорога от ул Каштановая д 2 до ул Садовая	0,400		грунтовая
18	Грунтовая дорога от ул Центральная д 34 до ул Цимлянская 7/1	0,200		грунтовая
19	Грунтовая дорога от ул Школьная д 23 до ул садовая д 9	0,100		грунтовая
20	Грунтовая дорога от ул садовая д 13 до дороги въезд в х Чиганаки	0,200		грунтовая
21	Грунтовая дорога от ул Школьная д 21 до ул Садовая д 13	0,100		грунтовая
22	Грунтовая дорога от ул Центральная д 34 до ул Каштановая д 34	0,100		грунтовая
23	Грунтовая дорога от их Красноярский до х Чиганаки	3,500		грунтовая
24	Грунтовая дорога от ул лесная д 1 до насосной станции Генераловской оросительной системы № 15	4,300		грунтовая
25	Грунтовая дорога границы раздела земель сельского поселения х Пугачевского и х красноярского до асфальтированной дороги х красноярский х Чиганаки	2,800		грунтовая
ВСЕГО		51,820		

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Красноярского сельского поселения сельского поселения относятся к IV, V технической категории, с общим числом полос движения 2-1 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5м. Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам IV-V категории.

Основными улица движения автомобильного транспорта хутора Красноярский являются переулок Западный, улица Шоссейная, улица Ленина, ул.Карла Маркса, улица Комарова, улица Солнечная, улица Школьная, улица Южная, улица Гагарина; в х.Чиганаки улица Центральная, т.е те улицы по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 50 до 100 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 50 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Улично-дорожная сеть Красноярского сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы и нет затруднение в парковке, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения. Помимо химического загрязнения атмосферного воздуха для транспорта характерны и другие виды негативного воздействия на среду обитания человека. Так, большинство выбросов токсических веществ сосредотачиваются на поверхности почвы, где происходит их постепенное депонирование, что ведет к изменению химических и физико-химических свойств субстрата.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Красноярского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах сельского поселения имеет важное значение для поселения.

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Красноярском сельском поселении составляет 51,820 км, в том числе с твердым покрытием 3,06 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Красноярского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год). На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 45, легковых – 520.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения.

Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

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

Транспорт - важная составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является маршрутное такси, маршруты: х.Чиганаки-г.Котельниково (два рейса), х.Чиганаки-г.Волгоград (четыре рейса).

Автотранспортные предприятия на территории Красноярского сельского поселения отсутствуют.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается между бригадой ИП Стекольников П.Н. и г.Котельниково. Максимальные величины корреспонденций грузового транспорта образуются как внутри промышленных секторов поселения, так и на связях между ними.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Красноярского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2т, а также от 2 до 8 т. Основными улицами по которым происходит движение грузовых транспортных средств в х.Красноярский являются ул. Ленина, ул.Шоссейная, в х.Чиганаки ул.Центральная.

На территории поселения функционирует НОТ «Красноярское» которое обеспечивает население питьевой водой. В будущем планируется передвижении грузовых транспортных средств, для осуществления сбора и вывоза ТБО по всем существующим улицам поселения. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега в х.Красноярский по ул.Ленина, ул.Шоссейная, в х.Чиганаки по ул.Центральная.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Красноярского сельского поселения.

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств.

Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское правоприменение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Красноярского сельского поселения и формированию условий для его роста.

1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Красноярского 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 направлениями 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.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Волгоградской области и муниципальных программ Котельниковский муниципальный район, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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.

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.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Красноярского сельского поселения

позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутриселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Красноярского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных решением Совета народных депутатов Красноярского сельского поселения на очередной финансовый год и на плановый период.

Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутриселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СНиП 2.07.01-89*.

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 2000 человек. Соответственно, в течение первой очереди и расчетного срока подлежит расселению 200 человека или 70 семей, при условно принимаемом коэффициенте семейности равном 3.

С учетом освоения территорий под застройку индивидуальными жилыми домами с участками при доме от 0,15 до 0,20 га, потребность в селитебной территории составит 14 га.

Расчет территории для размещения объектов социального, культурного, коммунально-бытового обслуживания произведен исходя из нормы 25% от площади жилой территории.

Расчет территории, занимаемой улично-дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки.

Также, были учтены приоритетные направления развития населенных пунктов, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

Согласно расчетам, для обеспечения перспективного развития поселения на расчетный срок потребуется дополнительно включить в границы населенных пунктов 40,5 га, что было сделано при утверждении генерального плана поселения, в том числе 14 га было включено в целих жилой застройки.

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

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории поселения;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные. Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 10–20%.

Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15–25%.

Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Таблица 2.

Прогноз транспортного спроса сельского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2026
Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения									
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития дорожной сети поселения									

3.1	протяженность дорожной сети	км	30,5	30,5	30,5	30,5	31,0	31,7	32,345
Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									
4.1	индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	300	300	300	450	450	450	450
4.2	общественный транспорт	авт.	6	6	8	8	8	8	8
Прогноз показателей безопасности дорожного движения									
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0	0

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории района поселения развит по Цимлянскому водохранилищу.

Автомобильный транспорт – важная составная часть инфраструктуры Красноярского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Автомобильные дороги с асфальтобетонным покрытием находятся в неудовлетворительном состоянии, местами требуют капитального ремонта.

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения 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.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствии с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 3.

Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-

Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	6,0	2	-
Улица в жилой застройке основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	5,0	2	1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	3,5	2	-
Хозяйственный проезд, скотопроезд	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	3,0	2	-

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами сельского поселения и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Красноярского сельского поселения:

Таблица 4.

Основные показатели улично-дорожной сети Красноярского сельского поселения

№	Тип покрытия	Ед. изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт, ж/б плита	км	3,06	3,06	4,0
2	Гравий, щебень	км	3,6	3,0	15,0
3	Грунт	км	23,8	23,8	11,5

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 100 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливно-раздаточная колонка на 600 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 9, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

Для улучшения обслуживания автомобильного транспорта жителей предусмотрено размещение 1 автомойки мощностью 3 поста.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объемам 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.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет.

Прогнозы на 2026г. для Красноярского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Красноярском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта.

Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то,

что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, неповседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к которым относятся пешеходное и велосипедное.

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 (не нефтяного происхождения) топливно-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 них 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.

Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Красноярского 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 направлениями 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.

Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Проектом генерального плана Красноярского сельского поселения предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

- реконструкция автомобильной дороги местного значения;
- строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков;

Повышение качества обслуживания транспорта путем строительства современного комплекса придорожного обслуживания. Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

- 1.. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).
2. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах сельского поселения (весь период).

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего

пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Развитие транспорта на территории сельского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой 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 для органов местного самоуправления Котельниковского района и органов государственной власти Волгоградской области по развитию транспортной инфраструктуры. Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2026 годов составляет 14460,3 тыс. руб., осуществляется за счет бюджета сельского поселения в том числе по годам:

2016 год -	962,7 тыс. руб
2017 год -	1956,9 тыс. руб
2018 год -	1449,9 тыс. руб
2019 год -	1512,3 тыс. руб
2020 год -	1390,7 тыс. руб
2021 год -	1223,3 тыс.руб
2022 год -	1224,9 тыс.руб
2023 год-	1261,2 тыс.руб
2024 год-	1087,0 тыс.руб
2025 год -	1136,9 тыс.руб
2026 год-	1254,5 тыс. руб

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

4	Содержание и ремонт дорог (оплата за услуги по ремонту, приобретение песка, щебня)	х. Красноярский х. Чиганки	2000 1000				600,5 433,0							Администрация Красноярского с/п
5	Монтаж уличного освещения	х. Красноярский х. Чиганки					414,2							Администрация Красноярского с/п
6	Приобретение дорожных знаков	х. Красноярский					64,6							Администрация Красноярского с/п
7	Содержание дорог и ремонт дорог, Приобретение песка, щебня	х. Красноярский х. Чиганки	2000 400				1006,9 200							Администрация Красноярского с/п
8	Разработка проекта дорожных знаков						30							Администрация Красноярского с/п
9	Монтаж уличного освещения	х. Красноярский х. Чиганки					153,8		172,0					Администрация Красноярского с/п
10	Содержание дорог и ремонт дорог, Приобретение щебня, песка	х. Красноярский х. Чиганки	1100 900					270,0 200,4	652,9 400,0	506,2 100,0				Администрация Красноярского с/п
11	Грейдинг дорог	х. Красноярский х. Чиганки					439,3		407,0	280,0				Администрация Красноярского с/п

12	Монтаж уличног о освеще ния	х. Красноя рский							252,9		248,0		149,9	164,4	Администрация Красноярского с/п
13	Тех. присоед инение к эл.сетя м уличног о освеще ния	х Красноя рский							60,7						Администрация Красноярского с/п
14	Содерж ание дорог и ремонт дорог (приобр етение ,отсыпк а щебня)	х.Красн оярский ,х.Чиган аки	1300 700									282,4 524,6	585,0 300,0	440,1 250,0	Администрация Красноярского с/п
15	Техобсл уживани е освеще ния дорожн ой сети	х Красноя рский											22,0		Администрация Красноярского с/п
16	Ямочны й ремонт	х Красноя рский											80,0		Администрация Красноярского с/п
17	Улично освеще ние (оплата за э. энергию)	х Красноя рский, х Чиганак и												400,0	Администрация Красноярского с/п

Таблица 2. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.рублей				Непосредственный результат реализации мероприятия	Заказчик программы			
			Всего	краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет			внебюджетные источники		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения Котельниковского района на 2016-2026годы										
1.	Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Красноярского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения.										
1.1.	Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Красноярского сельского поселения										
1.1.1	содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы	2016					962,7			Автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам	администрация Красноярского сельского поселения
		2017					1956,9				
		2018					1449,9				
		2019					1512,3				
		2020					1390,7				
		2021					1223,3				
		2022					1224,9				
		2023					1261,2				
		2024					1087,0				
		2025-					1136,9				
		2026					1254,5				
		Всего					14460,3				

Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);
- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);
- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Красноярского сельского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы Красноярского сельского поселения предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается

администрацией Красноярского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Красноярского сельского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения на период 2016-2026 годов приведены в таблице 5.

Таблица 7.

Территория Красноярского сельского поселения

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ	
			1 ОЧЕРЕДЬ	РАСЧЕТНЫЙ СРОК
Транспортная инфраструктура				
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	9,5	12,5
2	Станция технического обслуживания	ед.	1	1
3	Автомойка	ед.	1	1

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):
Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 8

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2026
			1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.	2,5	2,0	3,0	3,0	2,4
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%.	-	-	-	-	-	-		

3)	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0	0
----	--	---	---	---	---	---	---	---	---

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Красноярского сельского поселения представлены в таблице 9.

Таблица 9

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
НАСЕЛЕНИЕ				
1	численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	1711	2000
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА				
2.1	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта			
	-железная дорога	км двойного пути	-	-
2.2	Протяженность автомобильных дорог	км	51,82	51,82
2.3	Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия	км	3,06	3,06
2.4	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	300	350
2.5	Количество автозаправочных станций	ед.	0	1
2.6	Количество станций технического обслуживания	ед.	0	2

Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Красноярского сельского поселения Котельниковского муниципального района Волгоградской области

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Красноярского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;
- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;
- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);
- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;
- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

Глава Красноярского сельского поселения
Котельниковского муниципального района
Волгоградской области :



Н.В.Кравченко