

БАШКОРТОСТАН РЕСПУБЛИКАһЫ
БАЙМАК РАЙОНЫ
МУНИЦИПАЛЬ РАЙОНЫНЫҢ
МЕРӘҢ АУЫЛ СОВЕТЫ
АУЫЛ БИЛӘМӘҺЕ
ХАКИМИӘТЕ



РЕСПУБЛИКА БАШКОРТОСТАН
АДМИНИСТРАЦИЯ
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
МЕРЯСОВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
БАЙМАКСКИЙ РАЙОН

453660, Баймак районы,
Мерәҗ ауылы, А. Игебаев урамы, 1
Тел. 8(34751) 4-28-44,meras-sp@yandex.ru

453660, Баймакский район,
с.Мерясово, ул.А.Игибаева,1
Тел. 8(34751) 4-28-44,meras-sp@yandex.ru

КАРАР
«22» ноябрь 2016 йыл

№ 87/1

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
«22» ноября 2016 года

Об утверждении Программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 - 2035 годы»

Ц соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ « Об общих границах организации местного самоуправления в Российской Федерации», поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года № Пр-701. Постановления Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 года № 502 « Об утверждении требований к программам комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры поселений, городских округов»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить прилагаемую программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 - 2035 годы».
2. Опубликовать постановление и Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры на официальном сайте администрации сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан в сети Интернет.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Администрации
СП Мерясовский сельсовет



Т.М.Хафизова

Приложение к постановлению Администрации
сельского поселения Мерясовский сельсовет
муниципального района Баймакский район от
09.11.2016 г.
№ 86

Программа
«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры»
сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район
Республики Башкортостан на 2016 - 2035 годы»

с.Мерясово, 2016 год
СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ.....	
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	5
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	7

1.1. Основные понятия.....	8
2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.	10
2.1. Положение муниципального образования сельского поселения Мерясовский сельсовет Муниципального района Баймакский район в структуре пространственной организации Республики Башкортостан	10
2.2. Социально-экономическая характеристика Поселения.	13
2.3. Труд и занятость.	15
2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.	16
2.5. Характеристика сети дорог Поселения, оценка качества содержания дорог.	16
2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками.	18
2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.	18
2.8. Характеристика условий не моторизированного передвижения.	18
2.9. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.	19
2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения.	19
2.11. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.	20
2.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Поселения.	20
2.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Поселения.	21
2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.	22
3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.....	22
3.1. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Поселения.	22
3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.	24
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.	24
3.4. Прогноз развития дорожной сети Поселения.	24
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.	25
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.	26
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.	26
4. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ.	27
5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ	27

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	28
5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	28
5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	28
5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.	28
5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	29
5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Поселения.	29
5.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.	29
6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	30
7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	30
8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.....	32

**Сельское поселение Мерясовский сельсовет
муниципального района Баймакский район
Республики Башкортостан**



ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 - 2035 год»

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Мерясовский сельсовет» на 2016 - 2035 год»
Основания для разработки программы	<ul style="list-style-type: none">- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ- Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 - ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;-Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;-Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-Ш440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»- Генеральный план сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан.
Разработчик программы	Администрация сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан.
Цели и задачи программы	<p>Целью программы является: Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <ul style="list-style-type: none">- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;- организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района

	<p>Баймакский район Республики Башкортостан;</p> <ul style="list-style-type: none"> - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма
Целевые показатели программы	<p>Технико-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортноэксплуатационным показателям, % - Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, % ; - Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км; - Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.; - Количество спроектированных и устроенных тротуаров - Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед <p>Финансовые показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог <p>Социально-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, % - Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед. - Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.
Этапы и сроки реализации программы	<p>Срок реализации Программы - 2016 - 2035 г.г. Этапы реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Первый этап - 2016 - 2020 г.г. - Второй этап - 2021 - 2025 г.г. - Третий этап - 2026 - 2035 г.г.
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: 8 850 тыс. руб., в том числе в первый этап по годам:</p> <p>2016 год- 350 тыс. руб. 2017 год- 400 тыс. руб. 2018 год- 450 тыс. руб. 2019 год- 450 тыс. руб. 2020 год- 450 тыс. руб. 2021-2025 годы- 2 250 тыс. руб. 2026-2035 годы- 4 500 тыс. руб.</p> <p>Источники финансирования - бюджет сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район, бюджет Республики Башкортостан.</p>

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения, городского округа. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан (в дальнейшем – Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы. Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Республики Башкортостан, Администрации Поселения, Совета депутатов Поселения.

Администрация Поселения ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит

необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 - 2035 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;
 - Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
 - Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
 - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
 - постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-Н1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
 - Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
 - Генерального плана Сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан;
 - Решение Совета № 19 от 23 декабря 2015 г. «О бюджете сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов».
 - Решение Совета № 20 от 03.02.2016 г. «О плане мероприятий Администрации сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан по благоустройству на 2016 год».
 - Решение Совета № 22 от 08.02.2016 г. «О внесении изменений в решение Совета сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан № 19 от 23 декабря 2015 г.
 - Постановление № 13 от 23.04.2012 г. «О присвоении автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан идентификационных номеров».
 - Постановление № 38 от 30.05.2013 г. «О внесении изменений и дополнений в постановление администрации сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан от 23 апреля 2012г. №13».
 - Постановление № 50 от 29.12.2015 года «Об упорядочении реестрового учета и организации надлежащего использования, автомобильных дорог общего пользования».
- Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 20 лет.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Поселения на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

1.1. Основные понятия.

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся е. технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** - сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** - сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** - сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** - сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** - деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** - Администрация Поселения;

- **пользователи автомобильными дорогами** - физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** - комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, е. участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** - комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке е. технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

2.1. Положение муниципального образования сельского поселения Мерясовский сельсовет Муниципального района Баймакский район в структуре пространственной организации Республики Башкортостан

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Территория Поселения входит в состав территории муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан, расположена в северо-восточной его части.

Муниципальное образование «Сельское поселение Мерясовский сельсовет» наделено статусом сельского поселения 06 февраля 2006 года (Свидетельство о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц серия 02 №005114050 от 06.02.2006 г.).

Изменения границ и преобразование поселения осуществляется законом Республики Башкортостан в соответствии с федеральным законом.

Территория Поселения граничит с городским поселением г. Баймак, сельскими поселениями Акмурунский сельсовет, Бекешевский сельсовет, Сибайский сельсовет, Тубинский сельсовет.

Административным центром Поселения является с.Мерясово. Расстояние от с. Мерясово до районного центра, г. Баймак, составляет 20 км.

Территорию Поселения составляют исторически сложившиеся земли населенных пунктов, прилегающие к ним земли общего пользования, территории традиционного природопользования населения, рекреационные земли, земли для развития Поселения.

Территория Поселения включает в себя следующие категории земель:

Таблица №1

№ п.п.	Показатели	Единица измерения	Современное состояние на 2016 г.	На расчетный срок 2035г.
	Общая площадь земель сельского поселения Мерясовский сельсовет в административных границах	га	9 882,29	9 882,29
	в том числе по категориям:			
1	Земель лесного фонда	га	1940,17	1940,17
2	Земель водного фонда	га	225,94	225,94
3	Земель сельскохозяйственного использования	га	3650,47	3650,47
4	Земель особо охраняемых природных территорий	га	200,00	200,00
5	Земель промышленности, энергетики, связи, земли обороны	га	110,89	112,63
6	Земель транспорта	га	15,53	15,53
7	Земель специального назначения	га	1,47	3,47
8	Прочие земли	га	3374,16	3357,16
9	Земель населенных пунктов	га	363,66	376,92

Современная планировочная ситуация Поселения сформировалась на основе ряда факторов: географического положения Поселения, природных условий и ресурсов, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения.

По центру сельского поселения пересекает дорога Баймак-Исяново, Население сконцентрировано с восточной стороны дороги расположены населенные пункты Поселения с. Мерясово, д. Бахтигареево, а с западной стороны земли сельскохозяйственного назначения.

Территория Поселения имеет рекреационный профиль, в южной части расположено детский оздоровительный лагерь и баз отдыха. В восточной части поселения - побережье реки Камы сконцентрированы дачные кооперативы.

Зона рекреационного назначения представляет собой участки территории в пределах и вне границ населённых пунктов, предназначенные для организации массового отдыха населения, туризма, занятий физической культурой и спортом, а также для улучшения экологической обстановки и включает парки, сады, городские леса, лесопарки, пляжи, водоёмы и иные объекты, используемые в рекреационных целях и формирующие систему открытых пространств населенных пунктов.

В зоне рекреационного назначения выделены следующие подзоны:

Зона общественных пространств – занимает свободные от транспорта территории общего пользования, в том числе пешеходные зоны, улицы, специально предназначенные для использования в целях досуга, проведения массовых мероприятий, организации пешеходных потоков на территориях объектов массового посещения общественного, делового назначения.

В зоне общественных пространств запрещено:

- возведение ограждений, препятствующих свободному перемещению населения;
- строительство зданий и сооружений производственного, коммунально-складского и жилого назначения;
- строительство и эксплуатация любых объектов, оказывающих негативное воздействие на состояние окружающей среды.

В зоне общественных пространств допускается размещение объектов общественного питания и развлечения, функционирование которых направлено на обеспечение комфортного отдыха населения и не оказывает вредного воздействия на экосистему.

Территории зеленых насаждений общего пользования включают озеленение газонов общественно-деловых центров (подцентров) и улиц населенных пунктов, прогулочных рекреационных зон в жилых кварталах, зеленых зон (скверов, бульваров) в селитебной зоне новых жилых кварталов и групп жилых домов на I очередь и на расчетный срок.

Территории зеленых насаждений ограниченного пользования - насаждения при детских садах и школах, больницах, промышленных предприятиях, насаждения при жилых домах усадебной застройки.

Зеленые насаждения специального назначения - озеленение водоохраных зон, насаждения вдоль автомобильных дорог, насаждения на кладбищах.

Функции озеленения разнообразны. Озеленение имеет большое значение в оздоровлении среды населенного пункта, в улучшении его архитектурного облика и в организации культурного обслуживания населения. Зеленые насаждения снижают силу ветра, регулируют тепловой режим, очищают и увлажняют воздух, являются наилучшей средой для отдыха населения и организации различных массовых мероприятий. При помощи озеленения осуществляются мероприятия по борьбе с оползновыми процессами и деградацией почв.

Основную роль в формировании зоны отдыха для жителей населенных пунктов играет естественный ландшафт, лесные массивы, расположенные рядом с новыми площадками освоения, прибрежные зоны речек и ручьев, протекающих по территории сельского поселения.

Зона размещения спортивных сооружений предполагает размещение существующих, сохраняемых и проектируемых спортивных объектов (в том числе плоскостных).

Основными задачами по данной зоне при принятии проектных решений генерального плана являются:

- обеспечение населения доступной возможностью заниматься физической культурой и спортом;
- формирование у населения, особенно у детей и молодежи, устойчивого интереса к регулярным занятиям физической культурой и спортом, здоровому образу жизни;
- улучшение качества физического воспитания населения.

Совершенствование административно-территориальной схемы учитывает перспективы

развития конкретных населенных пунктов, в связи, с чем разработана классификация населенных пунктов, которая предусматривает три типа территории: развиваемые, сохраняемые и малоперспективные.

Развиваемые населенные пункты – в основном крупные и средние населенные пункты, имеющие базу для дальнейшего экономического развития.

Развитие градообразующей базы за счет развития производств (переработки полезных ископаемых, производства готовой продукции, сельскохозяйственное производство и деревообработка, стройиндустрия, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.) при стабилизации и снижении числа занятых в сельском хозяйстве, в большинстве случаев, должно вести к стабилизации и росту численности населения в развиваемых населенных пунктах. Здесь же в приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство. Также для этих населенных пунктов может быть целесообразно выделение территории резерва для развития поселений.

Сохраняемые населенные пункты. Их градообразующая база, в основном, должна стабилизироваться или даже уменьшаться, в связи со стабилизацией и снижением занятых в сельском хозяйстве. Поэтому численность населения по этим населенным пунктам, в большинстве случаев, также может уменьшаться. Основные мероприятия по развитию сохраняемых населенных пунктов те же, что и по развиваемым населенным пунктам, но главный упор должен делаться на реконструкцию и в значительно меньшей степени на новое строительство.

Малоперспективные населенные пункты - это те малонаселенные пункты, к которым не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, жилой фонд имеет высокую степень износа, а в числе жителей преобладают граждане пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников.

Затраты на инфраструктурное обеспечение удаленных малонаселенных мест существенно превышают экономический эффект от использования территории, а также отсутствуют реальные перспективы использования этой территории, наблюдается отрицательная демографическая динамика и ухудшается социальное положение местного населения. Предлагается принять решения о переселении жителей с последующей ликвидацией этих населенных мест, чтобы избежать фактов заселения асоциальными жителями. В качестве альтернативы могут разрабатываться специальные программы по возрождению конкретного населенного пункта, включая разработку экономического (инвестиционного) проекта. В рамках этой программы предлагается развитие подобных малонаселенных пунктов как территорий альтернативных видов сельскохозяйственного производства, переработки органических отходов производства, рекреации и этнотуризма, и т.п.

Выбор пути развития конкретного населенного пункта определяется, исходя из его принадлежности к конкретной функциональной зоне. При этом имеющиеся населенные пункты получают новый импульс к развитию, их жители (как местные, так и «переселенцы») – новые рабочие места.

**Классификация населенных пунктов
по перспективе развития сельского поселения
Мерясовский сельсовет.**

Таблица №2

Населенные пункты	Количество населения (человек)	Тип населенного пункта
с. Мерясово	833	сохраняемый
д. Бахтигареево	150	малоперспективный

Примечание: показатели приведены по данным администрации муниципального района Баймакский район.

К основным территориям, отраженным на чертеже «Карта современного использования территории. Карта границ зон с особыми условиями использования территорий. Карта границ зон территории объектов культурного наследия» в масштабе 1:5000, относятся:

Село Мерясово является административным центром Поселения, расположено в 20-ти км

от административного центра муниципального района – г. Баймак.

Основная часть застроенной территории населенного пункта представляет собой компактное жилое образование с ортогональной сеткой улиц и ярко выраженным общественным центром.

Основной планировочной осью является улица А.Игибаева, вдоль которой расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: администрация, почтовое отделение, магазин, МТМ. Эти объекты образуют, общественный центр села.

Северная часть населенного пункта не застроена, земельные участки поставлены на кадастровый учет с видом использования для индивидуальной жилой застройки.

Производственные территории представлены недействующими объектами сельскохозяйственного производства в западной части дороги Баймак-Исяново.

В северной части села расположено кладбище.

Деревня Бахтигареево располагается к западу от дороги Баймак – Исяново. Застроенная часть деревни представляет собой компактное жилое образование. Населенный пункт имеет регулярную планировочную структуру, главная и основные улицы расположены в направлении с севера на юг и с запада на восток

Территория деревни ограничена с северной и южной стороны многочисленными притоками реки Таналык, с северо-западной и юго-восточной стороны лесными массивами, с западной стороны санитарно-защитной зоной от свалки.

Производственные территории представлены недействующими ремонтными мастерскими в центральной части жилого образования.

Общественная зона представлена недействующими общественными объектами в центральной части деревни

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,25 га, благоприятных для строительства, в северном и восточном направлениях в существующих границах деревни. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных кварталов. Новые кварталы органично включены в единую систему улично-дорожной сети.

Генеральный планом предусмотрена организация в проектируемых кварталах рекреационных зон с размещением открытых спортивных площадок.

2.2. Социально-экономическая характеристика Поселения.

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в Поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Поселения по состоянию на 01.11.2016 года составила 1645 человек или 1,5 % населения Баймакского муниципального района.

Основная часть населения проживает в с. Мерясово. Численность населения в разрезе населенных пунктов представлена в *таблице №3*, а динамика численности населения в *диаграмме №1* и в *таблице №4*.

Численность населения сельского поселения Мерясовский сельсовет в разрезе населенных пунктов на 01 ноября 2016 г.

Таблица №3

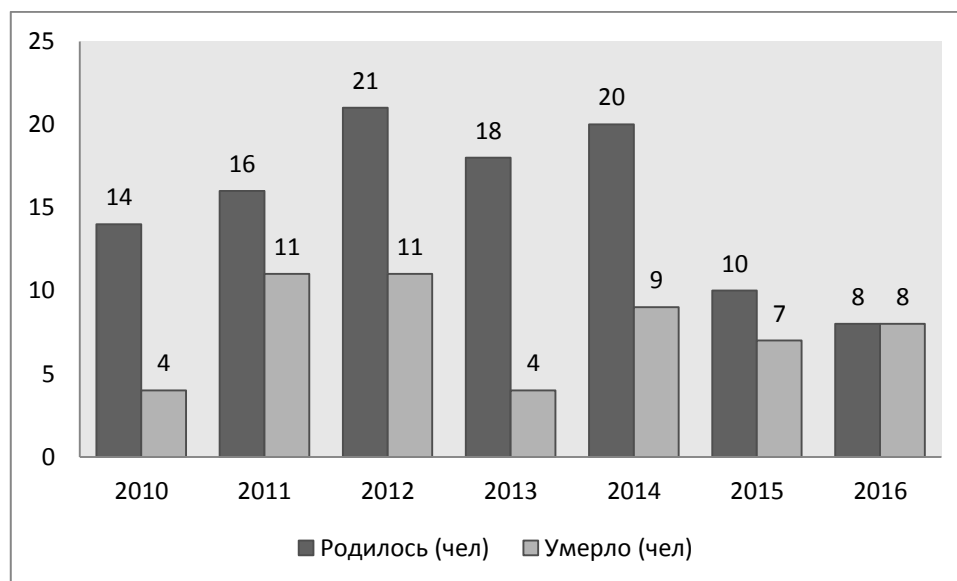
Наименование населенного пункта	Население, кол-во человек	Численность населения (расчетный срок), чел.
с. Мерясово	829	1131
д. Бахтигареево	98	150
Всего по Поселению	927	1281

**Динамика численности населения
сельского поселения Мерясовский сельсовет**

Таблица №4

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Родилось (чел)	14	16	21	18	20	10	8
Умерло (чел)	4	11	11	4	9	7	8
Естественный прирост/убыль (чел)	+10	+5	+10	+14	+11	+3	0

Диаграмма №1



За период 2010-2015 года наблюдается естественный прирост, связанный с повышением рождаемости, рождаются дети, как в молодых семьях, так и в семьях, где уже имеются дети.

**Возрастная структура населения
сельского поселения Мерясовский сельсовет
на начало 2016 года**

Таблица №5

Население	Количество, человек	%
Моложе трудоспособного возраста	201	22
Население трудоспособного возраста	624	67
Население пенсионного возраста	102	11

Возрастная структура населения характеризуется высокой долей населения в трудоспособном возрасте и достаточно низкой долей лиц старше трудоспособного возраста. Таким образом, на сегодняшний день возрастная структура населения сельского поселения Мерясовский сельсовет имеет определенный демографический потенциал на перспективу в лице относительного большого удельного веса лиц трудоспособного возраста

Учитывая проведенный анализ прогнозов демографического развития сельского поселения, наиболее вероятным рассматривается сценарий увеличения численности населения.

Для достижения целей Программы принимается условие, при котором численность жителей и хозяйствующих субъектов имеет тенденцию роста.

2.3. Труд и занятость.

Трудовая структура населения отражает основные группы трудовых ресурсов, в числе которых учитываются: трудоспособное население в трудоспособном возрасте, занятые в экономике лица старше трудоспособного возраста и подростки до 16 лет.

Лица старше и моложе трудоспособного возраста составляют небольшую часть трудовых ресурсов, с другой стороны часть населения в трудоспособном возрасте составляет учащаяся молодежь и инвалиды трудоспособного возраста, небольшие контингенты других категорий.

Наибольшая занятость населения с. Мерясово приходится на отрасли сельского хозяйства, транспорта и связи, так же торговли и отрасль производства и распределения газа и воды. Наиболее крупные промышленные предприятия - предприятия сельского хозяйства, личные подсобные хозяйства и предприятия транспорта. На них приходится 69 % мест приложения труда. На начало 2012 года численность занятого населения по с. Мерясово составляла 390 человек или 41,8 % от всего населения. Бюджетная сфера представлена работниками служб муниципального управления, системы начального образования, учреждений социально-культурного назначения. Большая часть занятых работает в учреждениях социальной сферы – образовании, культуре, здравоохранении, а также в организациях, предоставляющих жилищно-коммунальные услуги.

Уровень безработицы в 2016 году составлял 1,98% от численности экономически активного населения.

Прочее трудоспособное население занято в личных подсобных хозяйствах, часть трудоспособного населения занята на предприятиях и в организациях города Баймак.

Поселение имеет возможности для сбора дикоросов (грибов, ягод), однако размеры запасов дикоросов на территории поселения не определены.

Заготовка ягод, грибов и ореха носит стихийный характер.

Список предприятий, организаций, индивидуальных предпринимателей и КФХ сельского поселения Мерясовский сельсовет

Таблица №6

№ п/п	Полное наименование предприятия	Численный состав	Адрес местонахождения
1.	Администрация сельского поселения Мерясовский сельсовет	5	с.Мерясово, ул. А.Игибаева, 1
2.	МДОБУ д.с. «Радуга»		с.Мерясово, ул. Р.Уметбаева, 3
3.	СДК	7	с.Мерясово, ул. Р.Уметбаева, 1
4.	ФАП с.Мерясово	3	с.Мерясово, ул. С.Юлаева, 5
5.	КФХ «Хусаинов А.Р.»	10	с.Мерясово
6.	КФХ «Аминев»	4	д.Бахтигареево
7.	КФХ «Ямантаев Г.Г.»	5	с.Мерясово
8.	КФХ «Ямантаев И.Р.»	2	д.Бахтигареево
9.	КФХ «Валлямов Ф.З.»	3	с.Мерясово
10.	Магазин «НурИК	4	с.Мерясово
11.	Магазин «Тэнкэ»	4	с.Мерясово
12.	Магазин «ПО г.Баймак»	1	с.Мерясово

Сохранение и наращивание профессионально - кадрового потенциала территории - это обеспечение возможности ее дальнейшего развития. Прежде всего, нужно преодолеть сложившуюся диспропорцию в предложении и спросе на рабочую силу.

Необходимо ориентировать сегодняшних старшеклассников к работе на промыслах углеводородного сырья, переподготовке к потребностям нефтегазовой отрасли взрослого населения, развитию предпринимательских качеств и навыков самозанятости. Это может быть

реализовано только в тесной взаимосвязи с нефтяными и газовыми предприятиями, профессионально-образовательными учебными заведениями, службой занятости.

Необходима взвешенная социальная политика, создающая условия, чтобы каждый трудоспособный гражданин мог работать и зарабатывать независимо от сферы деятельности, не рассчитывая на социальную помощь, которая порождает иждивенческое настроение и нежелание работать.

2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.

Развитие транспортной системы Поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей.

Транспортная инфраструктура Поселения является составляющей инфраструктуры муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Транспортную инфраструктуру Поселения образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры Поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Железнодорожный транспорт. В настоящее время на территории Поселения железнодорожная сеть отсутствует. Существующий пассажирский железнодорожный вокзал находится в городе Сибай. Население Поселения добирается до железнодорожного вокзала общественным транспортом с пересадкой на автовокзале в г.Баймак.

Водный транспорт. На территории Поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушные перевозки не осуществляются.

2.5. Характеристика сети дорог Поселения, оценка качества содержания дорог.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Поселения. Они связывают территорию Поселения с соседними территориями, населенные пункты Поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов Поселения, во многом определяют возможности развития Поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах Поселения, находящиеся в муниципальной собственности Поселения.

Развитие экономики Поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети, автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды,

хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения Поселению позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете 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.

В настоящее время в собственности Поселения находится 7538 м автомобильных грунтовых дорог общего пользования местного значения, 1 гидротехническое сооружение на озере Графское и 2 искусственных сооружений (мостов) общей протяженностью 500 м.

Остальные автодороги являются подъездами к отдельно стоящим населенным пунктам и садоводческим хозяйствам.

Перечень дорог местного значения утвержден постановлением Администрации Поселения от 29.12.2015 года № 50 «Об упорядочении реестрового учета и организации надлежащего использования автомобильных дорог общего пользования».

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств, автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Поселения.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Поселения в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от

07.02.2007 года № 16. По состоянию на 1 ноября 2016 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 76 % или 5,6 км.

В настоящее время на местных дорогах эксплуатируется 2 моста, и 1 ГТС которые требуют проведения анализа их состояния. На сегодняшний день оформлен и поставлен на кадастровый учет гидротехническое сооружение на озере Графское.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, асфальтирована, исключая те участки, по которые недавно образовались. Главная улица с. Мерясово являются ул. ул. А.Игибаева.

Автомобильная дорога общего пользования местного значения инвентаризирована.

2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками.

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

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

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

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус.

От г. Баймак до с. Мерясово перевозку пассажиров автобусом осуществляет ГУП «Башавтотранс». За 2016 год по данным администрации АТП ГУП «Башавтотранс» было совершено 915 рейса, пассажиропоток за это время составил 6372 человек.

Количество пассажиропотока с 01 января по 01 ноября за 2016 год.

Таблица №7

Месяцы 2015	Количество пассажиров до с. Мерясово
январь	684
февраль	612
март	648
апрель	612
май	666
июнь	612
июль	648
август	630
сентябрь	612
октябрь	648
ноябрь	-
декабрь	-
ИТОГО	6372

В Поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для доставки детей из с. Мерясово в МОБУ СОШ №3 г. Баймак организован школьный автобус. Школьный автобус осуществляет перевозку детей в количестве 19 чел.

Автотранспортное предприятие на территории Поселения отсутствует.

2.8. Характеристика условий не моторизованного передвижения.

На территории Поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

Главными улицами с. Мерясово являются ул. А.Игибаева; д. Бахтигареево – ул. Шаймуратова.

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

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории Поселения, составляют ? единицы, что составляет ?% от общего количества автомобилей в Поселении.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

При использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта, автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В Поселении в 2015 году и до октября 2016 зарегистрировано 3 дорожно-транспортных происшествия (в 2015 году – 2, а в 2016 г. – 1 ДТП), в результате которых, погибло 1 человека (в 2015 году погибло 1 чел., а в 2016 г. – 0 чел.) и получили травмы 2 человека (в 2015 году - 2 чел., в 2016 г. 0 чел.)

Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории Поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Республики Башкортостан являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов.

Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В рамках реализации Программы в Поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки в количестве 21 штука. Схема установки новых дорожных знаков,

форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»

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

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

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

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

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

2.11. 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.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

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. Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Поселения.

С учетом того, что территория Поселения по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до

2035 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Поселения не ожидается.

2.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Поселения.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Поселения на 2016 - 2035 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ
 - Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»
 - Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
 - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
 - постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
 - Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
 - Генерального плана Поселения Муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан до 2035года.
 - Решение Совета № 19 от 23 декабря 2015 г. «О бюджете сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов».
 - Решение Совета № 20 от 03.02.2016 г. «О плане мероприятий Администрации сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан по благоустройству на 2016 год».
 - Решение Совета № 22 от 08.02.2016 г. «О внесении изменений в решение Совета сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан № 19 от 23 декабря 2015 г.
 - Постановление № 13 от 23.04.2012 г. «О присвоении автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан идентификационных номеров».
 - Постановление № 38 от 30.05.2013 г. «О внесении изменений и дополнений в постановление администрации сельского поселения Мерясовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан от 23 апреля 2012г. №13».
 - Постановление № 50 от 29.12.2015 года «Об упорядочении реестрового учета и организации надлежащего использования, автомобильных дорог общего пользования».
- Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:
- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
 - координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
 - координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Республики Башкортостан, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
 - запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой

обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Поселения. Привлечение средств бюджета Пермского края учитывается как прогноз со финансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

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

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: 8 850 тыс. руб.,

в том числе в первый этап по годам:

2016 год- 350 тыс. руб.

2017 год- 400 тыс. руб.

2018 год- 450 тыс. руб.

2019 год- 450 тыс. руб.

2020 год- 450 тыс. руб.

2021-2025 годы- 2 250 тыс. руб.

2026-2035 годы- 4 500 тыс. руб.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. **Таким образом**, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

3.1. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Поселения.

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения высокая;

- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;

- жилищный фонд Поселения составляет 3636,6 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 13,23 кв. м. Площадь аварийного жилищного фонда 0 тыс.кв.м.

В настоящее время разработаны площадки под новое жилищное строительство в населенных пунктах с.Мерясово, д.Бахтигареево. Увеличение жилищного фонда Поселения до 3769,2 тыс. кв. м на расчетный срок позволит увеличить среднюю жилищную обеспеченность до 25 кв.м общей площади на человека.

- доходы населения – средние. Средняя заработная плата населения за 2015 год составила 8846,6 руб., в 2016 году составила порядка 9754,6 рублей.

- оплата услуг водоснабжения доступна для населения и осуществляется регулярно;

Демографический прогноз.

Предполагается, что положительная динамика по увеличению уровня рождаемости и сокращению смертности сохранится.

Увеличение рождаемости на период до 2017 года предполагается за счет:

- предоставления материнского (семейного) капитала при рождении второго и последующих детей 453,0 тыс. рублей. Денежные средства можно будет направить либо на образование ребенка, либо на приобретение жилья, либо на формирование накопительной части пенсии матери;

- улучшение оказания медпомощи беременным женщинам во время родов и диспансерного наблюдения ребенка в течение первого года жизни;

- усиления материальной поддержки граждан, имеющих детей.

К 2018 году можно прогнозировать снижение величины коэффициента естественной убыли, чему будут способствовать проводимые мероприятия по профилактике, повышению качества медицинского обслуживания, а также улучшение социально-экономического положения населения.

Рост миграционного сальдо в перспективе может быть связан с увеличением числа рабочих мест и сокращением численности выбывающих из поселения в г. Пермь. Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на увеличение численности населения поселения, является формирование на его территории производственных и коммунально-складских зон, и соответственно, развитие жилищного строительства.

На расчетный срок существенных изменений в демографической ситуации поселения не предполагается.

Экономический прогноз.

Развитие Поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;

- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;

- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жилье гражданам России», «Реальные дела»);

Устойчивое экономическое развитие Поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития КФХ.

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства и КФХ:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей, малых предприятий и КФХ;

- снижение уровня административных барьеров;

- формирование конкурентной среды;

- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселения можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;

- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведет в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики сельского поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство

3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Поселения не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Поселении.

Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории Поселения не развит.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры 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.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории сельского поселения отсутствуют

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

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

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

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

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

- станции Технического Обслуживания - мощностью два поста;

- размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в Поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса: проектирование и строительство одной станции технического обслуживания в с. Мерясово.

3.4. Прогноз развития дорожной сети Поселения.

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту,

капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.

- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 1 км в год

- оценка технического состояния искусственных сооружений (мостов) и ГТС - 3 единиц;

- разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов) и ГТС - 3 единиц.

- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов Поселения.

- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

- Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

- 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- 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.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

По прогнозу на долгосрочный период до 2035 года обеспеченность жителей Поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в 2016 году- 230 автомобилей на 1000 жителей

в 2020 году-260 автомобилей на 1000 жителей

в 2035 году-300 автомобилей на 1000 жителей

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

В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016 г. до 2035 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В Поселении 2016 году зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 0 ДТП), в результате которых, погибло 0 человека (в 2015 году погибло 0 чел.) и получили травмы 0 человека (в 2015 году - 0 чел.)

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения. Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:
 - Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Поселения.
 - Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних
 - Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков)-21 ед.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

3.7. Прогноз 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 (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 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.

4. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ.

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории Поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт 5 искусственных сооружений (мостов), предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящийся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016 г. до 2035 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети;

В связи с отсутствием в Поселении СТО запланировано мероприятие по проектированию и строительству 2 постов СТО в Поселении.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов

местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Поселения.

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- Мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории Поселения

Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Перечень основных мероприятий программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения представлен в приложении № 4 к программе.

5.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению
- Приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.
- Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Поселения должны стать:

на первом этапе (2016-2020 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
 - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
 - проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;
 - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах(дорожных знаков).

на втором этапе (2021-2025 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения

на третьем этапе на перспективу (2026-2035 годы):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;
- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории Поселения;
- проектирование и строительство СТО- 2 поста
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Перечень основных мероприятий программы приведен в приложении № 4 к программе.

6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

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

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 4 500 тыс. рублей.

7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

7.1. Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

7.2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

7.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

7.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы.

Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

7.5. Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, (1)$$

где:

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

K «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд

7.6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$;

муниципальная программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

7.7. Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 (2),$$

где: K_i - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%, (3)$$

где: $P_i \text{ факт}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$P_i \text{ пл}$ - плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%. (4)$$

В случае если планом установлено значение показателя равно нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_i = 0\%. \quad (5)$$

7.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$

муниципальная программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$\text{Ритог} = (P_1 + P_2) / 2, \quad (6)$$

где: Ритог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

Р итог $> 100\%$ высокоэффективная;

$90\% < P \text{ итог} < 100\%$ эффективная;

$75\% < P \text{ итог} < 90\%$ умеренно эффективная;

Р итог $< 75\%$ неэффективная.

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение Ритог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление администрации муниципального образования «Пермский муниципальный район» в сроки, установленные постановлением администрации Баймакского муниципального района от 08.07.2013 г. № 1905 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ Баймакского муниципального района».

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14

Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4

Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных.

Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Республики Башкортостан, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий

(инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система 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 муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.