

---

# **ПРОЕКТ**

**Программа**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения**

**Нигаматовский муниципального района Баймакский район на 2016 - 2035**

**годы.**

# Администрация сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакского района Республики Башкортостан

## СОДЕРЖАНИЕ

Содержание.....	4
Паспорт программы .....	4
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	7
1.1. Основные понятия.....	8
2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	9
2.1. Положение муниципального образования сельского поселения Нигаматовский сельсовет Муниципального района Баймакский район в структуре пространственной организации Республики Башкортостан .....	9
2.2. Социально-экономическая характеристика Поселения.....	15
2.3. Труд и занятость.....	19
2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения. ....	26
2.5. Характеристика сети дорог Поселения, оценка качества содержания дорог.....	27
2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками.....	29
2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока. .....	32
2.8. Характеристика условий не моторизированного передвижения.....	32
2.9. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств....	32
2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения. ....	33
2.11. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	34
2.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Поселения. ....	34
2.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Поселения. ....	34
2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	35
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения .....	37
3.1. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Поселения.....	37
3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения. ....	38
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения.....	38
3.4. Прогноз развития дорожной сети Поселения.....	39
3.5. Прогноз уровня автомобилизации , параметров дорожного движения.....	39
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	40
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	40
4. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ.....	42
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения предлагаемого к реализации варианта развития .....	43
5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	43

5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	43
5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства. ....	43
5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	43
5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб. ....	44
5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Поселения. ....	44
5.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков. ....	44
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. ....	46
7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. ....	47
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Поселения. ....	49

## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры  
сельского поселения Нигаматовский сельсовет  
муниципального района Баймакский район  
Республики Башкортостан  
на 2017 - 2037 год»**

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нигаматовский сельсовет» на 2016 - 2036 год»
Основания для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ</li><li>- Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 - ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»</li><li>- Федеральный закон от 06 октября 2003 года <a href="#">№ 131-ФЗ</a> «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li><li>-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»;</li><li>-Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;</li><li>- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;</li><li>-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-Ш440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</li><li>- Генеральный план сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан.</li></ul>
Разработчик программы	Администрация сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан.
Цели и задачи программы	Целью программы является: Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного

	<p>комплекса для населения.</p> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>- организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан;</li> <li>- организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма</li> </ul>
<p>Целевые показатели программы</p>	<p>Технико-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортноэксплуатационным показателям, %</li> <li>-Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, % ;</li> <li>-Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;</li> <li>-Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;</li> <li>-Количество спроектированных и устроенных тротуаров</li> <li>-Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед</li> </ul> <p>Финансовые показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог</li> </ul> <p>Социально-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %</li> <li>-Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед.</li> <li>-Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.</li> </ul>
<p>Этапы и сроки реализации программы</p>	<p>Срок реализации Программы - 2017 - 2037 г.г. Этапы реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Первый этап - 2017 - 2021 г.г.</li> <li>- Второй этап - 2022 - 2026 г.г.</li> <li>- Третий этап - 2027 - 2037 г.г.</li> </ul>
<p>Объемы и источники</p>	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: 425 тыс. руб.,</p>

финансирования Программы	в том числе в первый этап по годам: 2017 год- 20 тыс. руб. 2018 год- 20 тыс. руб. 2019 год- 25 тыс. руб. 2020 год- 25 тыс. руб. 2021 год -30 тыс.руб 2022-2026 годы- 120 тыс. руб. 2027-2037 годы- 200 тыс. руб. Источники финансирования - бюджет сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район, бюджет Республики Башкортостан.
-----------------------------	--

## 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 Нигаматовский 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 Нигаматовский 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 2014 года №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 Сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан;
- Решение Совета № 24 от 23 декабря 2015 г. «О бюджете сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов».
- Решение Совета № 44 от 18.04.2016 г. «О плане мероприятий Администрации сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан по благоустройству на 2016 год».
- Решение Совета № 32 от 26.02.2016 г. «О внесении изменений в решение Совета сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан № 19 от 23 декабря 2015 г.

- Решение Совета № 92 от 01.04.2013 г. «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан с присвоением идентификационных номеров».

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 Ишмурзинский 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 юго-западной его части.

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

Территория сельского поселения Нигаматовский сельсовет расположена в южной части Баймакского района. С востока территория ограничена землями сельского поселения Бекешевский сельсовет, с юго-запада – землями Зилаирского района.

Планировочный каркас территории сельского поселения Нигаматовский сельсовет создают автодороги районного значения с щебеночным покрытием, соединяющие населенные пункты с административным центром сельского поселения с.Нигаматово и автодорога республиканского значения Магнитогорск-Ира, соединяющая населенные пункты с районным центром г.Баймак.

Для планировочной организации территории сельского поселения вывод о выгодном размещении в перспективе дает основание для утверждения об устойчивой инвестиционной привлекательности, возможности формирования зон планируемого размещения объектов республиканского, районного и местного значения.

Рассматривая градостроительное развитие сельского поселения Нигаматовский сельсовет, необходимо учитывать:

- условия для обеспечения экологически устойчивого состояния территории, организации единого экологического каркаса;

- возможность создания единых региональных систем инженерной и транспортной инфраструктуры, рекреационных систем.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации предусматривается четкое функциональное зонирование территории, основанное на комплексной оценке и планировочных ограничениях градостроительного развития, градостроительной ситуации и условиях современного использования территории, учитывающее существующую капитальную застройку, земельные отводы под капитальное строительство, сложившуюся улично-дорожную сеть, имеющиеся зеленые насаждения, зоны с особыми режимами использования, преобладающие направления ветров, санитарно-экологическое состояние окружающей среды и социально-экономический потенциал сельского поселения.

Одной из главных задач функционально-планировочной организации сельского поселения является формирование рациональной системы населенных пунктов. Это достигается строгим учетом градостроительной ситуации при использовании территорий, созданием эффективной транспортной связи населенных пунктов между собой, организацией взаимосвязи внутрипоселенческой системы рекреации (экологического каркаса) с внешним по отношению к сельскому поселению лесопарковым поясом, надежностью и комфортностью транспортного и инженерного обслуживания, архитектурно-планировочной и композиционной целостностью структуры.

***Баланс территории сельского поселения Нигаматовский сельсовет  
по категориям земель***

№ п.п.	Показатели	Единица измерения	Современное состояние на 2016 г.
	Общая площадь земель сельского поселения Нигаматовский сельсовет в административных границах	га	27 780

	в том числе по категориям:		
1	Земель лесного фонда	га	10221,52
2	Земель водного фонда	га	88,41
3	Земель сельскохозяйственного использования	га	7620,19
4	Земель особо охраняемых природных территорий	га	-
5	Земель промышленности, энергетики, связи, земли обороны	га	169,96
6	Земель транспорта	га	22,19
7	Земель специального назначения	га	-
8	Земель населенных пунктов, в т.ч.:	га	757,73

Планировочный каркас территории сельского поселения Нигаматовский сельсовет создают автодороги районного значения с твердым покрытием, соединяющие населенные пункты с административным центром сельского поселения с. Нигаматово, с районным центром г. Баймак и автодорогой республиканского значения Магнитогорск - Ира.

***Перечень автомобильных дорог республиканского и районного значения сельского поселения Нигаматовский сельсовет***

№ п/п	Наименование автомобильных дорог общего пользования	Протяженность км	тип покрытия		
			асфальтобетон	щебень	грунт
1	Баймак – Верхнеяикбаево	38	30	8	-
2	Баймак-Баимово	48	30	18	-
3	Итого:	86	60	26	

Транспортная инфраструктура Баймакского района представлена сетью автомобильных дорог общего пользования. Протяженность дорог по району составляет 779,3 км, из них круглогодичного использования 779,3 км, в т.ч. с твердым покрытием 696,9 км (89,4%), дороги 3 категории - 196,1 км, 4 категории – 508 км. Дороги 4 категории имеют уровень пропускной способности 1000 машин в сутки, в переходной период (осень, весна) - 800 машин в сутки, в зимний период – 600 машин в сутки.

***Показатели улично-дорожной сети в границах проектируемого населенного пункта д. Нижнеяикбаево сельского поселения Нигаматовский сельсовет***

№ п/п	Наименование	Протяженность, км		Площадь, га	
		Сущ.	На расчетный срок	Сущ.	На расчетный срок

1	д.Нижнеяикбаево	3,93	4,64	2,40	2,82
---	-----------------	------	------	------	------

## 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

Потребности в пассажирских перевозках на территории Баймакского района обеспечивает транспортное предприятие ГУП «Башавтотранс», а также немногочисленные частные перевозчики (индивидуальные предприниматели).

На территории сельского поселения Нигаматовский сельсовет движение рейсовых автобусов осуществляется по маршруту Баймак-Верхнеяикбаево, Баймак - Баимово

По данным Администрации сельского поселения на территории д. Нижнеяикбаево зарегистрировано:

№	Наименование	Единица измерения	Количество
1	Грузовые автомобили	шт	1
2	Легковые автомобили	шт	26
3	Автобусы	шт	-
4	Мотоциклы	шт	-
5	Тракторы	шт	6

Существующий уровень автомобилизации 105 маш / 1000 жит.

Гаражи для индивидуального транспорта в усадебной застройке размещены на приусадебных участках.

### Объекты по обслуживанию индивидуального транспорта:

АЗС расположена в г.Баймак. Техническое обслуживание легковых автомобилей, принадлежащих жителям Баймакского района, производится на станциях техобслуживания в г.Баймак.

Железнодорожный транспорт. Ближайшая железнодорожная станция г.Сибай расположена в 70 км от административного центра сельского поселения с.Нигаматово, от д. Нижнеяикбаево – 74 км. Принадлежность: Челябинское отделение Южно-Уральской железной дороги.

Существующие искусственные сооружения. На пересечении рек с автомобильными дорогами возведены автодорожные мосты.

Баймакский район представляет собой территорию, обладающую значительным лечебно-рекреационным потенциалом: лесные массивы в предгорьях Ирландыка, окрестности озера «Талкас», водопад Гадельша, весьма живописны и привлекательны для туристов.

Недостатком рекреационной сети района является отсутствие надлежащей инфраструктуры удовлетворяющей современным требованиям.

Основной целью развития сельского поселения Нигаматовский сельсовет является создание градостроительными средствами комфортной среды обитания. Ее достижение основывается на следующих положениях:

- существующее сельское поселение и территории инвестиционного развития необходимо формировать как целостный развивающийся организм;
- особое значение необходимо уделять экологической безопасности среды сельского поселения и повышению устойчивости природного комплекса;
- формирование масштабной жилой среды, соответствующей градостроительной ситуации;
- повышение уровня и качества жизни, условий проживания в существующем сельском поселении, в том числе надежности и комфорта транспортного и инженерного обслуживания;

- развитие общественно-деловых зон, в т.ч. регионального значения, расширение инфраструктуры мест приложения труда, как в сфере малого и среднего бизнеса, так и в сфере

общественно-деловых, коммерческих, финансовых и обслуживающих отраслей, обеспечивающих 85-90 % занятости трудовых ресурсов сельского поселения;

- обеспечение многообразия жилых сред и типов жилья, отвечающих разнообразию запросов и потребностей, а также материальных возможностей населения;

- улучшение условий проживания, состояния, качества жилого фонда с учетом роста средней жилищной обеспеченности к 2033 г. в среднем до 30 м<sup>2</sup> на человека;

- комплексное благоустройство, озеленение территорий сельского поселения.

Реализация мероприятий по территориальному планированию осуществляется в соответствии с действующим законодательством.

В настоящее время зеленый фонд в населенных пунктах сельского поселения состоит в основном из насаждений приусадебных участков индивидуальной застройки, озеленения улиц, дорог, прибрежной растительности. Наличие в сельском поселении зеленых насаждений является одним из наиболее благоприятных экологических факторов. Зеленые насаждения выполняют эстетическую и оздоровительную функции, способствуют улучшению микроклимата, снижают запыленность и загазованность воздуха, уменьшают уровень шума.

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 оползневыми 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 рек 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  
Нигаматовский сельсовет.**

Населенные пункты	Количество населения (человек)	Тип населенного пункта
с. Нигаматово	995	сохраняемый
д. Нижнеяикбаево	273	малоперспективный
С.2-е Иткулово	1026	сохраняемый
Д. Верхнеяикбаево	456	сохраняемый
Д. Баимово	356	сохраняемый

*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 Нигаматово относится к сельскому поселению Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район. Расположено при реке Сакмара, в 30 км к югу от райцентра г. Баймак и 73 км от железнодорожной станции г. Сибай.

Населенный пункт имеет несложную схему функционального зонирования. Рекреационная зона организована вдоль набережной реки Сакмара. В центральной части населенного пункта расположена общественная зона, включающая в себя административный центр, а так же предприятия эпизодического пользования. Производственные объекты на территории деревни представлены

предприятиями сельского хозяйства, пищевой промышленности.

Под малоэтажную жилую застройку отведены все жилые кварталы населенного пункта.

Недалеко от населенного пункта проходит автомобильная дорога межрайонного значения Магнитогорск - Ира (III категории) с асфальтированным покрытием. Сложившийся дорожно-транспортный каркас, имеет структуру взаимно перпендикулярных улиц и дорог, проходящих в широтном и меридиональном направлении.

Развитие населенного пункта будет происходить внутри современной границы деревни, а также в северо-восточной части от ее границ.

Территория в границах проекта (существующая территория населенного пункта) составляет 490,06 га. На территории населенного пункта находится одно действующее кладбище площадью 1,5 га.

Свалка мусора и скотомогильник располагаются в юго-восточной части населенного пункта.

Кварталы жилой и общественной застройки составляют 61,3 га. .

**Деревня Нижнеякбаево** расположена в 2 км северо-западнее административного центра сельского поселения с. Нигаматово. Население – 315 человек.

В северо-западном направлении от деревни проходит автодорога районного значения д.Нижнеякбаево– с.Нигаматово..

Застройка деревни ограничена руслом реки Таналык и Кузянелга, с западной и юго-восточной стороны ограничена санитарно-защитной зоной от производственных объектов.

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

Населенный пункт обладает территориальными ресурсами для развития жилых зон, необходимо развитие объектов социальной инфраструктуры. Территория деревни ограничена с восточной стороны руслом реки Таналык и Кузянелга, с западной и юго-восточной стороны санитарно-защитной зоной от производственных объектов.

Деревня имеет регулярную планировочную структуру, главная и основные улицы расположены в направлении с севера на юго-восток вдоль реки Таналык.

Общественная зона сформировалась в центральной части деревни, промзона расположена в западной и юго-восточной части.

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,25 га на участках, благоприятных для строительства, в северо-западном направлении от существующих границ деревни. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных кварталов. Новые кварталы органично включены в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом 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 01.01.2014 года составила 1344 человек или 1,5 % населения Баймакского муниципального района.

Основная часть населения проживает в с.Ишмурзино. Численность населения в разрезе населенных пунктов представлена в таблице №3.

### **Численность населения сельского поселения Ишмурзинский сельсовет в разрезе населенных пунктов на начало 2016 г.**

Наименование населенного пункта	Население, кол-во человек
с. Ишмурзино	995

Население деревни Богачево на проектируемый период согласно данным Администрации сельского поселения составляет 315 чел.

Прогноз численности населения произведен исходя из демографической емкости территории, то есть предельно допустимого числа жителей, которых можно расселить в существующем сохраняемом и проектируемом жилом фонде на территории каждого населенного пункта.

Демографическая емкость территории определена с учетом функционально-пространственной организации территории:

- разработан проектный план градостроительного развития территории сельского поселения;
- определены площадки нового комплексного жилищного строительства;
- определена типология, структура и объемы новой жилой застройки;
- определен жилой фонд, размещаемый на территории поселения, с учетом принятых в генеральных планах сел параметров;
- произведен расчет населения, которое можно расселить в расчетном жилом фонде.

В пределах расчетного срока численность населения проектируемого населенного пункта д.Богачево определена в размере 406 человек:

д.Богачево: 406 чел.

- существующее население 315 чел.

- на расчетный срок 28 проект.уч. x 3,25 чел.=91 чел.

#### *Расчет территории строительства*

№ п/п	Населенный пункт	Территория усадебной застройки, га		
		Сущ.	Расч.срок	Итого
1	д.Богачево	267,67	15,78	283,45

Предполагается, что освоение территориальных ресурсов будет происходить за счет механического прироста, в составе которого будут преобладать люди в трудоспособном возрасте с детьми, демографическая структура населения может стабилизироваться или улучшиться. В дальнейшем можно ожидать тенденции увеличения удельного веса детской возрастной группы вследствие повышения рождаемости и миграционного притока населения, в структуре которого будет преобладать молодой детородный возраст.

#### **Структура населения проектируемого населенного пункта д.Богачево сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

№ п/п	Населенный пункт	Численность населения (сущ.), чел.	Численность населения (расчетный срок), чел.
1	д.Богачево	315	406

#### **Динамика населения проектируемого населенного пункта д.Богачево сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**



№ п/п	Наименование населенных пунктов	Численность населения 2010г. (чел.)	Численность населения 2012г.(чел.)	Изменения населения чел. / %
1	д.Богачево	254	315	61 / +24,02

За период 2010-2012гг. численность населения д. Богачево увеличилась на 24,02%.

Общее количество семей в д. Богачево -97, средний размер семьи составляет 3,25 человек.

#### Численность населения д. Ишмурино (года, человек)

Наименование	2002 г.	2006 г.	2009 г.	2012 г.
Баймакский район	43982	46089	56410	58028
Ишмузинский с/с	1250	1310	1213	1355
с. Ишмурино	911	976	912	982

#### Динамика численности населения с. Ишмурино

Годы	Население	Естественный прирост
2002	911	
2009	912	+1
2012	982	+70

Динамика численности населения прослежена с 2002 г., 2009 г., 2012 г.. Динамика населения с. Ишмурино с 2009 г. по 2012 г. имела возрастающий характер, с 2002 по 2009 г. – динамика численности населения стабильна. (Данные приведены согласно справкам служб района.)

За период с 2002-2012 год население деревни увеличилась на 70 человек. Ранее рост населения происходил преимущественно благодаря положительному естественному приросту населения.

Средний размер семьи по сельсовету составляет 3,7 человека.

#### Численность населения по возрастным группам

Наименование	Младше трудоспособного возраста, чел /%	В трудоспособном возрасте, чел/%	Старше трудоспособного возраста, чел/%
с. Ишмурино	201/20,5	596/60,6	185/18,9

#### Возрастной состав населения

Возрастные группы	Удельный вес	
	всего (чел.)	в %

1	2	3
До 7 лет	114	11,6
От 7 до 15 лет	87	8,9
Свыше 55 лет (женщины)	116	11,8
Свыше 60 лет (мужчины)	69	7,1
Итого несамодеятельного населения	386	39,4
От 16 до 54 лет (женщины)	275	28
От 16 до 59 лет (мужчины)	203	32,6
Итого трудоспособного населения	596	60,6
Всего населения в поселке	982	100

### 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. Ишмурзино 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. Ишмурзино 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 2015 году составлял 1,98% от численности экономически активного населения. Официально безработными числились 561 человек по району

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. Население с. Ишмурзино по данным администрации района на проектируемый период (IV квартал 2012 года) составляет 982 чел.

Согласно переписи 2002 г численность населения населенного пункта Ишмурзино составляла 911 человек.

Администрацией муниципального района Баймакский район предоставлены сведения о количестве жителей всего района и с. Ишмурзино за 2002, 2009, 2012 года.

### Оценка трудовых ресурсов

Категория населения	Современное состояние (2013г.)		Расчетный срок (2033г.)	
	чел.	%	чел.	%
Численность населения, всего	315	100,0	406	100,0
Население в трудоспособном возрасте	219	69,52	278	68,43
Работающие лица старше трудоспособного возраста	13	30% возрастной группы пенсионеров	17	30% возрастной группы пенсионеров
Итого трудовые ресурсы (экономически активное население)	232	73,65	295	72,66

На основании ориентировочных прогнозов возрастной структуры населения и анализа современного использования трудовых ресурсов приводятся обоснования по использованию трудовых ресурсов по этапам развития сельского поселения.

**Возрастная структура населения проектируемого населенного пункта д.Богачево  
сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

Возрастные группы	Удельный вес	
	всего (чел.)	в %
До 7 лет	23	7,3
От 7 до 16 лет	30	9,52
Старше 55 лет женщин	32	10,16
Старше 60 лет мужчин	11	3,49
Итого несамодеятельного населения	96	30,48
16-55 лет женщин	107	33,97
16-30 лет мужчин	112	35,56
Итого трудоспособного населения	219	69,52

Всего населения в поселке	315	100
---------------------------	-----	-----

**Оценка трудовых ресурсов проектируемого населенного пункта д.Богачево сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

№ п/п	Наименование населенных пунктов	Количество населения (всего) чел.	В том числе:		
			В трудо- способном возрасте	Дети до 17 лет	Пенсио- неры
1	д. Богачево	315	219	53	43
		100%	69,52%	16,83%	13,65%

Основную возрастную группу трудовых ресурсов д. Богачево составляет население в трудоспособном возрасте.

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 Ишмурзинский 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.

**Возрастная структура населения проектируемого населенного пункта д.Богачево сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

Возрастные группы	Современное состояние (2013г.)		Расчетный срок (2033г.)	
	чел.	%	чел.	%
Численность населения, всего	315	100,0	406	100,0
в том числе:				
Моложе трудоспособного возраста	53	16,83	70	17,34
В трудоспособном возрасте	219	69,52	278	68,43
Старше трудоспособного возраста	43	13,65	58	14,23

Трудовые ресурсы (экономически активное население). В основу определения трудовых ресурсов положена современная возрастная структура населения и возможная динамика ее развития на перспективу. Основную возрастную группу трудовых ресурсов сельского поселения Ишмурзинский сельсовет составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность. В структуре трудовых ресурсов не учитывается категория работающих подростков (до 16 лет) ввиду всеобщего обязательного среднего образования. Оценка численности трудовых ресурсов выполнена на основе прогнозируемой возрастной структуры населения. Ожидаемая численность трудовых ресурсов увеличится в перспективе до 295 человек.

### **1.5. Социально-экономический прогноз**

Уровень жизни - сложная социально-экономическая категория, отражающая доходы и расходы населения, потребление и степень удовлетворения потребностей, возможности и способности, уровень образования и квалификации, организаторские способности и мотивацию человека, условия жизнедеятельности людей и состояние окружающей среды.

В качестве показателей в данном разделе используются следующие: среднемесячная заработная плата работающих на крупных и средних предприятиях, жилищная обеспеченность, обеспеченность объектами социального и культурно-бытового обслуживания.

Вследствие отсутствия информации по селу Ишмурзино, анализ экономического развития был сделан на основании данных Баймакского района.

Зарботная плата является основным показателем, характеризующим уровень жизни населения. Ежегодно среднемесячная заработная плата по муниципальному району Баймакский район увеличивается на 12-16 %. За 2011 год среднемесячная заработная плата составила 12 720 тыс. руб. Рост среднемесячной заработной платы к соответствующему периоду 2011 года составил от 114,1 % в Баймакском районе.

В районе наблюдается ситуация отставания от среднереспубликанских показателей при незначительном превышении по некоторым показателям соседних районов Челябинской и Оренбургской областей. Это обуславливается рядом причин, которые можно разделить на две основные группы: объективные и субъективные.

К объективным причинам сложившейся ситуации относятся:

- удаленность муниципальных образований, входящих в состав Зауралья, от административного центра Республики Башкортостан.

- природно-климатические условия, рискованные для ведения сельскохозяйственной деятельности.

Территория расположена в зонах континентального климата, что в совокупности с бедностью плодородного слоя почвы, засушливостью и низкими среднегодовыми температурами отрицательно сказывается на ведении сельского хозяйства. В то же время экономика муниципальных образований, входящих в состав вышеуказанной территории, основывается на сельскохозяйственной деятельности, что наряду со слабой развитостью альтернативных видов экономической деятельности не позволяет муниципалитетам развиваться за счет собственных ресурсов;

- рельеф местности, затрудняющий транспортное сообщение.

Среди субъективных причин ключевыми являются:

- отсутствие обрабатывающих производств.

- недостаточно развитая транспортная инфраструктура.

Низкое качество транспортно-логистической инфраструктуры связано как со сложными природно-климатическими условиями, так и с низким уровнем развития территории.

Количество граждан обратившихся за содействием в трудоустройстве в Центр занятости населения Баймакского района сократилось по сравнению с 2011 годом на 329 человек и составило 1402, в том числе 762 женщины или 54%. Признано безработными 877 человек. На учете по состоянию на 1 января 2013 года состоят 501 человек. Уровень зарегистрированной безработицы за год снизился с 2 до 1,7%. Средний размер пособия по безработице составляет 3037 рублей. При содействии службы

занятости трудоустроено 977 человек и 155 направлено на профессиональное обучение.

Наибольшая занятость населения с. Ишмурзино 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 пищевой промышленности. На них приходится 69 % мест приложения труда. На начало 2012 года численность занятого населения по с. Ишмурзино составляла 596 человек или 60,6 % от всего населения.

Основные факторы: естественная природная среда, транспортное сообщение с районным центром г. Баймак создают планировочные условия для развития территории как жилой, путем индивидуального жилищного строительства.

При достижении определенного уровня материальной обеспеченности, и (или) при наличии долгосрочного ипотечного кредитования (с продолжительным сроком амортизации долга) интерес к пригородному образу жизни проявит возрастная группа 25-35 лет при наличии не менее 2 детей в семье и собственного автомобиля.

Для данной социальной группы (активно трудоспособное население) одним из условий, благоприятных для жизнедеятельности, является наличие общеобразовательных и дошкольных учреждений, спортивных сооружений и рекреационных территорий.

### Малое предпринимательство с. Ишмурзино

№ п / п	Наименование предприятия	Отрасль	Численность работающих на предприятии, чел.	Объем произведенной продукции по основному виду деятельности		Вид выпускаемой продукции	Площадь предприятия	Юридический адрес (населенный пункт)
				тыс. руб.	в натуральном выражении			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	КФХ Улябаев К.И.	Сельскохозяйственное производство	3	-	-	зерновые	90 га	с. Ишмурзино, ул. Крестьянская, 64
	КФХ Мурсалимов С.Х.	Сельскохозяйственное производство	2	-	-	Зерновые, пиломатериалы	92 га	с. Ишмурзино, ул. Бакыртау, 24
	КФХ Бутенбаев И.В.	Сельскохозяйственное производство	1	-	-	зерновые	-	с. Ишмурзино, ул. С. Игшева, 81
	КФХ Янбеков М.А.	Коневодство	1	-	-	-	-	с. Ишмурзино, ул. С. Юлаева
	КФХ Гибадуллин И.С.	Коневодство	1	-	-	-	-	с. Ишмурзино, ул. С. Юлаева, 1
	КФХ Кашкаров З.М.	пчеловодство	1	-	-	-	-	с. Ишмурзино,

								ул. крестьянск ая, 1
	КФХ Тляусин М.Х.	пчеловодст во	1	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. С. Юлаева, 14
	ИП Якшигулова Р.Б.	розн. торголя	2	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Крестьянск ая, 76
	ИП Маликов И.Я.	розн. торголя	2	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Мечетли, 25
	ИП Кутлугужина Х.Г.	розн. торголя	2	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Мечетли, 14
	ИП Тляусин Т.М.	розн. торголя	1	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. С. Юлаева, 14
	КФХ Салихкулов Р.К.	Пункт искусствен ного осеменения		-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Крестьянск ая, 11
	ИП Рахимова З.Р.	пекарня	1	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. 3. Валиди, 12
	КФХ Мурсалимов Д.С.	Сельско- хозяйст- венное производ- ство	1	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Бакыр- Тау, 24
	ИП Бикбулатов З.З.	изготовлен ие мебели	1	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Мечетли, 7
	ИП Афлятунова А.Б.	розн. торголя	2	-	-	-	-	с. Ишмурзно, ул. Акмуллы, 2

Информация о производстве, переработке и реализации сельскохозяйственной продукции, наличие техники на территории с. Ишмурзино по состоянию на 1 января 2012г.

**Наличие скота и птицы в хозяйствах всех категорий  
с. Ишмурино**

№ п/п	Наименование населенного пункта	Виды скота и птицы, гол						
		КРС	<i>В т.ч. коров</i>	свиньи	овцы	козы	птица	гуси, утки
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	д. Ишмурино	<b>870</b>	<b>358</b>	<b>15</b>	<b>434</b>	<b>45</b>	<b>2218</b>	<b>500</b>

Основной вид деятельности предприятий - сельское хозяйство. Более 30 % жителей населенного пункта Ишмурино в трудоспособном возрасте заняты в личном подсобном хозяйстве. Сельскохозяйственная техника на территории сельского поселения находится в гаражах производственной зоны.

**Перечень предприятий, крестьянских (фермерских) хозяйств  
и индивидуальных предпринимателей проектируемого населенного пункта д. Богачево  
сельского поселения Ишмузинский сельсовет**

№ п/п	Наименование предприятия (объекта)	Основной вид деятельности
1	ООО «Богачевка»	машинно-тракторная мастерская, зерноток, молочно-товарная ферма (коровник – 35 голов, молодняк до 1 года – 16 голов), сеносклад д. Богачево
2	КФХ Аблицов С.М.	выращивание зерновых, д. Богачево
3	КФХ Беляев В.Ю.	выращивание зерновых, д. Богачево

**Перечень предприятий розничной торговли проектируемого населенного пункта д. Богачево сельского поселения  
Ишмузинский сельсовет**

№ п/п	Наименование предприятия	Фактический адрес	Торговая площадь, м <sup>2</sup>
6	ИП Беляева В.В.	д. Богачево, ул. Артамонова 40	76
7	ИП Захарова З.М.	д. Богачево, ул. Артамонова напротив д.40	3
8	ИП Горькова С.А.	д. Богачево, ул. Артамонова напротив д.58	3
	Итого по деревни:		82



**Наличие скота и птицы в личных подсобных хозяйствах проектируемого населенного пункта д.Богачево сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

Наименование населенных пунктов	КРС	<u>В т.ч.</u> <u>коров</u>	свины	овцы	козы	птица
д.Богачево	271	101	15	108	15	540

Динамика численности населения с 2002-2012 год носила положительный характер, это связано со стабильным уменьшением показателей естественного прироста в населенном пункте (см. таблицу в разделе 1.4 «Система расселения»). Максимальный показатель численности населенного пункта за последние годы был достигнут в 2009 году (912 чел). На сегодняшний день по предварительным данным предоставленным администрацией сельского поселения Ишмурзинский сельсовет – население деревни составляет 982 человек.

**Количественный состав семьи**

Численность и состав	Показатель	
	Всего	%
Население, чел.	<b>982</b>	<b>100</b>
Количество семей, всего ед.	<b>264</b>	<b>100</b>
Коэффициент семейности	<b>3,7</b>	

**Список предприятий и организаций сельского поселения**

№ п/п	Полное наименование предприятия	Численный состав	Адрес местонахождения
1.	Администрация сельского поселения Ишмурзинский сельсовет	6	С.Ишмурзино, ул. С.Игишева, 28
2.	МО БУ ООШ д.с. Ишмурзино	13	с.Ишмурзино, ул. С.Игишева, 25
3.	НОШ д.Богачево	3	д. Богачево,

			ул. Молодежная д.13
4.	СДК с. Ишмурзино	2	с.Ишмурзино, ул. С.Игишева, д.26
5.	Сельская библиотека с. Ишмурзино	1	.Ишмурзино, ул. С.Игишева, д.26
6.	СДК с. Богачево	1	д. Богачево, ул. Артамонова д.42
7.	ФАП с.Ишмурзино	2	с.Ишмурзино, ул. С.Игишева, д.26
8	ФАП д.Богачево	0	д. Богачево, ул.

В настоящее время сфера обслуживания с. Ишмурзино представлена работниками школы, детского сада, администрации сельского поселения и ФАП. Проектом предлагается обеспечить уровень обслуживания населения, емкость запроектированных объектов культурно-бытового обслуживания установить в соответствии с нормативными показателями. Итого в сфере обслуживания занято – 41 человек или 6,9 % трудоспособного населения деревни.

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 35,419 км автомобильных грунтовых дорог общего пользования местного значения и 3 искусственных сооружений (мостов) общей протяженностью 500 м.

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

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. Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений с указанием класса дороги и ее идентификационного номера указан в Приложении N 1 По состоянию на 1 января 2015 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 77,8 % или 35 км. К концу 2015 г. после проведения плановых мероприятий по ремонту доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 80% или 35,419 км.

В северной части села Ишмурзино проходит автомобильная дорога Баймак-Зилаир (Магнитогорск-Ира) республиканского значения.

Сетка улиц в существующей застройке носит ячеистый характер. Производственно-коммунальные объекты находятся в границах, в юго-западной, юго-восточной, центральной, северной частях населенного пункта.

Главная улица с. Ишмурзино - ул. С. Игишева имеет прямое сообщение с дорогой республиканского значения, ее протяженность в границах села 1,6 километров. Ширина улицы –15 метров. Улица имеет асфальтовое покрытие.

Основные улицы села: ул. Крестьянская, ул. Мечетли связывают общественно-деловой центр с жилой застройкой. Улицы достаточно широкие и частично имеют твердое покрытие.

Общая протяженность улиц и дорог с. Ишмурзино составляет 15,75 км. Анализ состояния автодорожной сети с. Ишмурзино позволяет выявить одну из основных проблем – 89,84 % улично-дорожной сети не имеют асфальтового покрытия. Дороги с щебеночным покрытием расположены как в центральной части, так и на территории усадебной застройки. Это означает, что данные территории не могут получить полноценного транспортного обслуживания. Параметры улиц и

дорог должны соответствовать СНиП 2.07.01-89\*, т.е. необходима реконструкция на существующих участках. Элементы поперечных профилей вновь проектируемых и реконструируемых улиц также должны соответствовать нормативным параметрам. Показатели улично-дорожной сети (существующие) представлены в таблице № 10.

### **Показатели улично-дорожной сети с. Ишмурзино**

табл. № 10

№	Наименование территории	Существ. положение	
		Протяженн ость, км	Площадь покрытия, га
1	2	4	5
1	Главная улица	1,6	1,1
2	Улицы в жилой застройке основные	4,3	2,6
3	Улицы в жилой застройке второстепенные	2,76	1,4
4	Проезды	2,1	0,63
5	Дороги в промышленной зоне	4,17	2,1
6	Прочие (хозяйственные проезды)	0,62	0,19
7	Пешеходные дорожки	0,20	0,03
	<b>Итого</b>	<b>15,75</b>	<b>8,05</b>

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

. Развитие транспортной системы является необходимым условием экономического развития района. С созданием эффективной транспортной сети появляется возможность углубления и расширения товарного обмена, преобразования условий жизнедеятельности и хозяйствования.

Основные направления развития транспортного каркаса Баймакского района:

1. Создание единой транспортной системы для обеспечения устойчивых связей между населенными пунктами.
2. Обеспечение проезда к местам приложения труда и зонам отдыха, центрам бытового и медицинского обслуживания.
3. Возможность выхода на внешние, федерального значения магистральные трассы.
4. Обеспечение бесперебойного движения на основной части дорожной сети вне зависимости от сезонности и погодных условий.
5. Повышение безопасности дорожного движения и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий по причине плохих дорожных условий.

Планировочный каркас территории сельского поселения Ишмурзинский сельсовет создают автодороги районного значения с твердым покрытием, соединяющие населенные пункты с административным центром сельского поселения с.Ишмурзино, с районным центром г.Баймак и автодорогой республиканского значения Магнитогорск-Ира.

Железнодорожный транспорт. Ближайшая железнодорожная станция г.Сибай расположена в 63 км от административного центра сельского поселения с.Ишмурзино, от д.Богачево – 66 км. Принадлежность: Челябинское отделение Южно-Уральской железной дороги.

№ п/п	Наименование автомобильных дорог общего пользования	Протяженность км	тип покрытия		
			асфальтобетон	щебень	грунт
1	Баймак – Богачево - Акъяр	11,38	-	11,38	-
2	Богачево-Ишмурзино	8,92	-	8,92	-
3	Баймак - Зилаир	4,45	4,45	-	-
	Итого:	24,75	4,45	20,30	-

Проектом предусматривается реконструкция существующих дорог на территории сельского поселения для развития внутрирайонных и межрайонных связей, создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети, взаимосвязанной с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающими к ним территориями. Такая система обеспечит удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

#### **Рекомендации по развитию автодорог в административных границах сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

№ п/п	Наименование основных автомобильных дорог	Существующее положение			Прогнозы		
		Общая протяженность а/д, км	в том числе:		в том числе:		
			с щебеночным покрытием	грунтовые	с асфальтовым покрытием	с улучшенным покрытием	грунтовая
<b>I. Реконструкция автодорог</b>							
1	Баймак – Богачево - Акъяр	11,38	11,38			11,38	
2	Богачево-Ишмурзино	8,92	8,92			8,92	
	Итого	20,3	20,3			20,3	

Улично-дорожная сеть населенных пунктов решена в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- **поселковые дороги**, по которым осуществляется связь населенного пункта с внешними дорогами общей сети;
- **главные улицы**, обеспечивающие связь жилых территорий с общественными центрами и местами приложения труда;
- **улицы в жилой застройке, в т.ч.:**
- основные, осуществляющие транспортную (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходную связь внутри жилых территорий и с главными улицами,

- второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами;
- **пешеходные улицы (дорожки)**, необходимые для связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания;
- **производственные дороги**, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах производственных зон, а также выходы на поселковые и внешние дороги.

Дороги и улицы в проектируемых кварталах обозначены условно, без названий.

Ширина существующих дорог и улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 15,0 - 25,0 м, ширину проезжей части 3,5-6,0 м.

Ширина проектируемых дорог и улиц в красных линиях составляет 20,0 - 25,0 м, ширина проезжей части 6,0 м.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в местах скопления людей в зоне общественных центров, местах массового отдыха, промышленных зонах и т.д., а также уширение проезжих частей улиц и дорог перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

### **Показатели улично-дорожной сети в границах проектируемого населенного пункта д.Богачево сельского поселения Ишмурзинский сельсовет**

№ п/п	Наименование	Протяженность, км		Площадь, га	
		Сущ.	На расчетный срок	Сущ.	На расчетный срок
1	д.Богачево	3,93	4,64	2,40	2,82

Потребности в пассажирских перевозках на территории муниципального района обеспечивают транспортные предприятия: ГУП «Башавтотранс» РБ, а также немногочисленные частные перевозчики (индивидуальные предприниматели).

На территории сельского поселения Ишмурзинский сельсовет движение рейсовых автобусов осуществляется по маршруту Баймак-Ургазы.

Основной вид транспорта в населенных пунктах - автомобильный. По данным Администрации сельского поселения Ишмурзинский сельсовет на территории сельского поселения зарегистрировано: 26 - легковых автомобилей;

1 - грузовой автомобиль;

6 - тракторов.

#### Объекты по обслуживанию индивидуального транспорта:

АЗС расположена в г.Баймак. Техническое обслуживание легковых автомобилей, принадлежащих жителям Баймакского района, производится на станциях техобслуживания в г.Баймак.

Существующий уровень автомобилизации в с. Нигаматово сельского поселения Нигаматовский сельсовет составляет 105 маш / 1000 жит. Согласно ТСН РБ п. 3.5.7 принимаем на расчетный срок - 350 автомобилей на 1000 жителей.

Суммарный уровень автомобилизации на расчетный срок составит:

$$406 \times 350 / 1000 = 142 \text{ автомобиля}$$

Для индивидуальной жилой застройки предусмотрено хранение личных индивидуальных автомобилей на приусадебных участках.

#### Кратковременные стоянки

Открытые стоянки для кратковременного хранения автомобилей предусматриваются из расчета 70%

расчетного парка индивидуальных автомобилей (п. 3.5.166 ТСН, стр.147), что на расчетный срок составит  $142 \times 0,7 = 99$  машиномест на с. Нигаматово.

Из них в жилых районах 30% - 30 машиномест, в общественных центрах 15% - 15 машиномест, в производственных зонах 10% - 10 машиномест.

Согласно п. 9.17 Республиканских нормативов градостроительного проектирования Республики Башкортостан «Градостроительство. Планировка и застройка городских округов, городских и сельских поселений Республики Башкортостан» 2008г. на открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях – не далее 100 м, следует выделять до 10 % мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов с учетом ширины зоны для парковки не менее 3,5 м.

## **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.

Основной вид транспорта в селе – автомобильный. Движение маршрутных автобусов осуществляется рейсовым автобусом 1 раз в день по маршруту: Акъяр-Баймак.

Пассажирские перевозки осуществляет Баймакское автотранспортное предприятие ГУП «Башавтотранс».

Гаражи для индивидуального транспорта в усадебной застройке размещены на приусадебных участках.

### ***Железнодорожный транспорт.***

Ближайшая железнодорожная станция находится в 63 км в г. Сибее.

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.

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.Нигаматово являются ул. К.Диярова; с.2-е Иткулово – ул. Революционная.

## **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 12 единицы, что составляет 88 % от общего количество 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 зарегистрировано 3 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 0 ДТП), в результате которых, погибло 0 человека и получили травмы 0 человека

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-N1440 «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 2036года.

- Решение Совета № 24 от 23 декабря 2015 г. «О бюджете сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов».

- Решение Совета № 44 от 18.04.2016 г. «О плане мероприятий Администрации сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан по благоустройству на 2016 год».

- Решение Совета № 32 от 26.02.2016 г. «О внесении изменений в решение Совета сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан № 19 от 23 декабря 2015 г.

- Решение Совета № 92 от 01.04.2013 г. «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории сельского поселения Нигаматовский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан с присвоением идентификационных номеров».

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 Республики Башкортостан 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 5,53 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 30,0 кв. м. **Площадь аварийного жилищного фонда \_\_\_\_\_ тыс.м<sup>2</sup>.**

В настоящее время разработаны площадки под новое жилищное строительство в населенных пунктах с.Нигаматово, д.Нижнеяикбаево, д. Верхнеяикбаево, с.2-е Иткулово, д. Баимово, д. Исяново. Увеличение жилищного фонда Поселения до 116,5 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 2013 год составила 22 846,6 руб., в 2014 году составила порядка 24 446 рублей.

- оплата услуг водоснабжения, вывоза и утилизации ТБО 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 сельского поселения Нигаматовский сельсовет. 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: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;
- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жилье гражданам России»);

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

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;
- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

- 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. Нигаматово.

### **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 2 км в год

- оценка технического состояния искусственных сооружений (мостов)- 5 единиц;

- разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов)- 5ед.

- проведение паспортизация бесхозных участков дорог в 2 населенных пунктах Поселения- 10 ед.

- 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 2036 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 2016г. 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 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) топливо-энергетических ресурсов.

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



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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

#### **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 изготвить 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
  - паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения
  - 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 (2026-2036 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 75.908тыс. рублей.

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

## **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 Ритога - 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:

$$P2 = \sum K_i / N, i = 1 (2),$$

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:

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

где:  $\Pi_i$  факт - фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;

$\Pi_i$  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:

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

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

муниципальная программа перевыполнена, если  $P2 > 100\%$ ;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $90\% < P2 < 100\%$ ;

муниципальная программа в целом выполнена, если  $75\% < P2 < 95\%$

муниципальная программа не выполнена, если  $P2 < 75\%$ .

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$\text{Ритог} = (P1 + P2) / 2, (6)$$

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

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

$P \text{ итог} > 100\%$  высокоэффективная;

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

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

$P \text{ итог} < 75\%$  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».

Сведения о методике расчета показателя (индикатора) муниципальной программы представлены в приложении № 6 к муниципальной программе.



## **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.