

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
РЕСПУБЛИКА АЛТАЙ  
КОШ-АГАЧСКИЙ РАЙОН  
СЕЛЬСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ  
КОКОРИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
649786 с. Кокоря ул. Молодежная, 1  
kokorjasp@mail.ru



РОССИЯ ФЕДЕРАЦИЯЗЫ  
АЛТАЙ РЕСПУБЛИКА  
КОШ-АГАШ АЙМАК  
КОКОРУ JURТ JEEЗЕЗИНИН  
АДМИНИСТРАЦИЯЗЫ  
649786 Кокору j.Молодежный ором, 1  
kokorjasp@mail.ru

---

---

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**ЮП**

от «02» сентября 2020 года № 86/77-2020  
с. Кокоря

**Об утверждении муниципальной  
целевой программы транспортной  
инфраструктуры**

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом РФ от 29 декабря 2004 г № 190, Федеральным законом от 08.11.2007 г № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений», Генеральным планом Кокоринского сельского поселения,

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить Муниципальную целевую программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Кокоринского сельского поселения Кош-Агачского района Республики Алтай на 2020-2030 гг (приложение).
2. Настоящее постановление разместить в сети Интернет на официальном сайте МО «Кокоринского сельского поселения».

Глава администрации Кокоринского  
сельского поселения

В.Н.Уванчиков

УТВЕРЖДЕНА  
Постановлением Главы  
Кокоринского сельского поселения  
от 02.09.2020 г № 86/77-2020

**Муниципальная целевая программа  
комплексного развития транспортной инфраструктуры Кокоринского  
сельского поселения Кош-Агачского района Республики Алтай  
на 2020-2030 гг.**

с.Кокоря 2020г.

## 1. ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры  
Кокоринского сельского поселения Кош-Агачского района Республики Алтай

№ п/п		
1.	Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кокоринского сельского поселения Кош-Агачского района Республики Алтай
2.	Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- Федеральный закон от 06 октября 2003 года <a href="#">№ 131-ФЗ</a> «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li><li>- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190</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 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 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</li></ul> Генеральный план Кокоринского сельского поселения
3.	Наименование заказчика	Сельская администрация Кокоринского сельского поселения , с.Кокоря Кош-Агачского района, Республики Алтай, ул. Молодежная, 1
4.	Наименование разработчика	Сельская администрация Кокоринского сельского поселения , с.Кокоря Кош-

		Агачского района, Республики Алтай, ул. Молодежная, 1
5.	Цели программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Кокоринского сельского поселения ,</li> <li>- Повышение уровня безопасности движения,</li> <li>- Доступность и качество оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.</li> </ul>
6.	Задачи программы	<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 поселения;</li> <li>- Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории поселения,</li> <li>- Формирование безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждение дорожно-транспортного травматизма</li> </ul>
7.	Целевые показатели (индикаторы)	<p><b>Технико-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</li> <li>- Увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</li> <li>- Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием.</li> <li>- Восстановление тротуарной и газонной сети в поселении.</li> </ul> <p><b>Финансовые показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог из расчета на 1 км.</li> </ul> <p><b>Социально-экономические показатели:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Обеспеченность населения Поселения доступными безопасными и качественными круглогодичными услугами транспорта.</li> </ul>

		- Количество внедренных технических средств организации дорожного движения.				
8.	Сроки и этапы реализации программы	Срок реализации Программы - 2020 - 2030 г.г. Этапы реализации: -Первый этап - 2020 - 2021 г.г. -Второй этап - 2022 - 2030 г.г.				
9.	Запланированные мероприятия	- содержание автомобильных дорог и пешеходных зон; - капитальный ремонт, ремонт, ямочный ремонт дорог; - капитальный ремонт, ремонт, дворовых территорий, подъездных дорог к дворовым территориям ; - разработка проектно-сметной документации на реконструкцию и строительство автомобильных дорог; - реконструкция существующих дорог. - строительство автомобильных дорог.				
10.	Объемы и источники финансирования	Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей			
			Итого	числе по источникам финансирования		
				МБ	КБ(потреб)	ФБ
		2017 год	169,0	169,0	0	0
		2018 год	0	0	0	0
		2019 год	0	0	0	0
		2020 год	0	0	0	0
		2021 год	0	0	0	0
		2022-2030 годы	0	0	0	0
Всего:	0	0	0	0		

## 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

### 2.1. Анализ положения Кокоринского сельского поселения в структуре пространственной организации Республики Алтай

По территории поселения проходит федеральная автодорога Чуйский тракт .

### 2.2. Характеристика поселения

Территория МО «Кокоринского сельского поселения» расположена в юго-восточной части Кош-Агачского района. Площадь сельского поселения составляет 222 800 кв. км, население-1394 человек. Село Кокоря является единственным населенным пунктом Кокоринского сельского поселения.

Расстояние до районного центра, села Кош-агач-30 км, до Республиканского центра, города Горно-Алтайска,-500 км.

Кокоринское СП граничит:

- юге-востоке-с «СП «Тоболерское»;
- севере- СП «Ташантинское»;
- западе- с СП «Жана-Аульское»;

Село Кокоря Кош-Агачского района относится к юго-восточной группе населенных пунктов Республики Алтай. Кокоринское сельское поселение по расположению находится вдоль федеральной автодороги Р- 256 на 877 км., граничит с Жана- Аульским и Ташантинским поселениями. Площадь поселения равна 222 800 га, на территории сельского поселения проходит автодорога федерального значения Р- 256. Кокоринское сельское поселение находится от райцентра в 30 км. Климат в поселении отмечается бесснежными холодными зимами, преимущественно с ветрами и метелями, весенними и осенними заморозками, засушливой погодой летом.

Местность горно- степная. Грунтовые и проселочные дороги проложены по глиняным и каменистым местам. В зимнее время проезд к селу возможен. Климат резко континентальный, с коротким летом и холодной зимой. Летом наблюдаются заморозки в начале июня и третьей декаде августа, погода засушливая, осадков выпадает мало.

Этнический состав жителей с.Кокоря состоит из казахов и алтайцев.

На территории Кокоринского сельского поселения на 01.01.2018 г. зарегистрировано: 5 крестьянско- фермерских хозяйств, „ЛПХ-120 дворов.

На территории Кокоринского сельского поселения функционируют филиалы организаций, обеспечивающие население услугами связи, которые представляют услуги проводной связи; 1 таксофон районной телефонной сети. Системой общедоступного пользования также является сотовая связь компании МТС, Мегафон. Услуги почтовой связи оказывает почтовое отделение России.

Телевещание представлено трансляционным оборудованием, которое транслирует центральные программы: Первый канал, Россия 1, канал НТВ, включая региональную ГТРК «Эл-Алтай», на всей территории муниципального образования Ташантинское сельское поселение введено вещание в цифровом формате.

В системе образования поселения на начало 01.01.2020 года функционируют общеобразовательное учреждение: МКОУ «Кокоринская СОШ. Пришкольный детский сад «Солоны», имеется ФАП., а также музей имени Анохина Республиканского масштаба. Система учреждений культуры включает в себя: сельский дом культуры и библиотека.

Современная ситуация в социально-культурной сфере, включающей в себя систему образования, культуры, физическую культуру и спорт, социальное

обеспечение, трудовые ресурсы и занятость населения продолжает оставаться сложной.

К возникновению наиболее масштабных ЧС на территории поселения могут привести аварии на автомагистралях.

Основным следствием этих аварий является нарушение условий жизнедеятельности населения, материальный ущерб, ущерб здоровью граждан, нанесение ущерба природной среде.

Территория Кокоринского сельского поселения относится к зоне умеренно континентального климата с коротким, сравнительно теплым летом и продолжительно холодной и многоснежной зимой. Существенное влияние на местные климатические условия оказывают ветры со стороны Атлантики и Средиземноморья, что определяет преобладание южного, юго-западного переноса воздуха.

Сильный ветер, обильные продолжительные дожди и снегопады, гололедные явления, аномально низкие и высокие температуры воздуха возможны на всей территории поселения. Перечисленные метеорологические явления приводят к нарушению жизнеобеспечения населения, авариям на коммунальных и энергетических сетях.

#### 2.2.1. Социально-экономическая характеристика

На территории поселения сосредоточено ряд учреждений федерального и республиканского уровня: ФАП, МКОУ «Кокоринское ООШ», ДОУ «Детский сад «Солоны», Сельский дом культуры, пункт «Почта России».

Медицинскую помощь населению оказывают одно учреждение сельская ФАП с. Кокоря.

В сфере образования сельского поселения работает 1 общеобразовательная школа, 1 дошкольное учреждение «Кокоря».

Библиотечная сеть включает в себя 1 общедоступных библиотеки.

Производство и распределение тепла, электроэнергии, на территории муниципального образования обеспечивают предприятия: ООО «Теплый ключ», ОАО «Алтайэнергосбыт».

Наличие трудовых ресурсов является одним из основных факторов характеризующих экономический потенциал городского поселения. Основными показателями, характеризующими состояние рынка труда является уровень безработицы, численность занятых в экономике.

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

Среди преимуществ поселения можно обозначить:

- потенциал географического положения и транспортной доступности и

инфраструктуры;

- человеческий потенциал высококвалифицированных кадров, образованной молодежи и в целом интеллектуальных и духовно развитых жителей;
- природный потенциал, включающий красивую окружающую поселение природу, места отдыха, озера, горы, достаточно умеренный для местности климат;
- потенциал предпринимательства, основанный на активно развивающемся малом бизнесе, играющем особенно важную роль в строительстве, торговле и обслуживании населения;
- культурный потенциал, базирующийся на учреждениях и организациях сферы культуры;
- организационный потенциал местного управления и опыт стратегического планирования;
- экономические ресурсы муниципального имущества и муниципального землевладения.

### 2.2.2. Характеристика градостроительной деятельности

Основными мероприятиями, предусмотренными Градостроительным планом по развитию территории поселения являются:

- Обеспечение современной инженерной инфраструктуры жилых микрорайонов (в том числе и индивидуальной застройки);
- Комплексное решение транспортных проблем: развитие транспортной инфраструктуры с созданием новых транспортных связей и реконструкцией существующих;
- Обеспечение объектами культурно-бытового обслуживания;
- Вынос жилой застройки и общественных объектов, связанных с длительным пребыванием населения, из зон санитарной вредности промышленного предприятия;
- Вынос очистных сооружений канализации, организация и очистка поверхностного стока;
- Развитие производственной зоны для размещения новых предприятий и коммунально-складских помещений.

### 2.2.3. Деятельность в сфере транспорта

Транспортно-экономические связи сельского поселения осуществляются автомобильного транспорта. Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. На территории поселения пассажирских автотранспортных маршрутов нет. Большинство передвижений приходится на личном транспорте и пешеходным сообщением.

Грузовой транспорт в основном представлен малым коммерческим



транспортом.

#### 2.2.4. Оценка транспортного спроса

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социально сферы;
- объекты трудовой деятельности;
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

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

Развитие транспортной системы поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

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.

В основе формирования улично-дорожной сети поселения лежит: главная дорога, второстепенные дороги, проезды необщего пользования, подъезды к дворовым территориям .

Основные транспортно-экономические связи поселения с другими регионами осуществляются автомобильным транспортом.

Водного и воздушного транспорта в поселении не имеется.

#### 2.4. Характеристика сети дорог поселения

Дорожно-транспортная сеть сельского поселения состоит из дорог 3-4 категории протяженностью 100 км, предназначенных не для скоростного движения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтобетонное (гравийное) покрытие.

Содержание автомобильных дорог осуществляется специализированной организацией.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры поселения. Они связывают территорию поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность и 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 сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности Кош-Агачского района.

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, высокой сейсмичности, 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.

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.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Перечень дорог местного значения утвержден Постановлением Правительства Республики Алтай от 18.09.2015 года № 304 «О разграничении муниципального имущества между муниципальными образованиями в Республике Алтай «Кош-Агачский» и «Кокоринского сельского поселения».

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие

функции между улицами и микрорайонами.

## ПЕРЕЧЕНЬ

### автомобильных дорог общего пользования местного значения

#### Кокоринского сельского поселения

№п/п	реестровый номер	Наименование объекта	Протяженность, м	тип покрытия
1		<b>Внутри поселковые дороги: Республика Алтай, Кош-Агачский, Кокоринское сельское поселение</b>	<b>30</b>	
1.1.	1	<u>с.Кокоря</u> улица Кокышева	30	асфальт

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

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. Отмечается рост транспортных средств. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях и, в незначительной степени, вдоль дорог общего пользования. Парковочные места имеются в районах мест массового скопления жителей, у объектов здравоохранения, торговли, производственных объектов и административных зданий.

2.6. 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 транспортом обеспечивающим пассажирские перевозки являются частные такси.

## 2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в поселении не предусмотрены тротуары в асфальтобетонном исполнении. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Транспортных организаций, осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения не имеется.

Организация дорожного движения на территории сельского поселения определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных и опасных грузов, внутри поселения.

Работы по содержанию и ремонту дорожной сети выполняются специализированной организацией в соответствии с Федеральным законом от №44-ФЗ от 05.04.2013 « О контрактной системе в сфере закупок товаров работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»

## 2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

На территории поселения за 2019-2020 год не зарегистрировано ни одного случая аварий со смертельным исходом или с тяжелыми телесными повреждениями. Аварии носят легкий характер, то есть незначительный ущерб транспортного средства.

В целях снижения аварийности, предупреждения травматизма в 2017 году реализованы мероприятия:

- установлены 3 новых дорожных знаков (предупреждающие знаки и знаки приоритета, знаки особых предписаний, запрещающие знаки) непосредственно вблизи детских учреждений (детские сады, школы)
- разработан проект организации дорожного движения.

В 2021 году запланированы мероприятия:

- устройство искусственных дорожных неровностей вблизи школы и детского сада;

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием нормативным требованиям дорожно-транспортной инфраструктуры.

Увеличение парка личных 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 и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Основными причинами совершения ДТП по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Кош-Агачского района 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 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, органа 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.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

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.

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

Население России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечнососудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру автомобильных дорог и характер дорожно-транспортно сети, существование дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о неблагоприятной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее благоустройство дорог. Реконструкция существующих гравийных дорог.

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

Генеральным планом сельского поселения предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети поселения, строительство новых магистральных улиц, на расчетный период до 2030 года.

Показатели	Единица измерения	Современное состояние	Первая очередь строительства __ (до 2020г.) __	Расчётный срок(до 2030г.)
Транспортная инфраструктура				
Протяженность дорог, в том числе:	км	50	5	5
-общего пользования муниципального значения	км	35	5	5
-общего пользования регионального значения	км	5	5	5
-общего пользования федерального значения	км	25	5	5

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

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

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

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Генеральный план Ташантинского сельского поселения;

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

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 региональных органов исполнительной власти, 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.

### 2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета: МО «Кош-Агачский район», Администрации Кокоринского сельского поселения.

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет \_\_\_\_\_ тыс. рублей, в том числе по годам:

Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей				
	Итого	в том числе по источникам финансирования			
		МБ	КБ (потреб.)	ФБ	ВБС
2020 год	-	-	—	0	0
2021 год	0	0	—	0	0
2022 год	0	0	—	0	0
2023 год	0	0	—	0	0
2024 год	0	0	—	0	0
2022-2030 годы	0	0	—	0	0
Всего:	_____	—	—	0	0

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 городского 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.

Реальная ситуация с возможностями 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 сельского поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения высокая;
- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;
- доходы населения - средняя заработная плата населения за 2019 год составила 10000 руб., и увеличилась по сравнению с 2018 годом на 10%.
- жилищно-коммунальные услуги, вывоз ТБО доступны 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. 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.

Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на

увеличение численности населения поселения, является формирование на его территории туристических зон и развитие жилищного строительства.

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

Экономический прогноз

Развитие сельского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- реализация продукции с личных подсобных хозяйств;
- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;
- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильё гражданам России»);

Устойчивое экономическое развитие сельского 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 приведёт 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 развитие туристической деятельности. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, малое предпринимательство.

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

Характер и объёмы передвижения населения и перевозки грузов

изменяться в сторону увеличения.

На данном этапе относительно стабильная демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительно возрастет транспортный спрос, объем и характер передвижения населения на территории сельского

При этом предприятия и организации, частные предприниматели 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. 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

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.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный личный транспорт.

Внутри поселения – личным транспортом и пешеходным сообщением.

Для целей обслуживания действующих организаций сохраняется использование грузового и пассажирского транспорта предприятий.

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

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения нет.

### 3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

Градостроительное развитие транспортной инфраструктуры предусматривает ряд мероприятий.

- ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения.

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.

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 на них в полном объеме.
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 5 км в год
- Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком СОГЛАСНО Генеральному плану поселения.

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

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

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, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, 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 величины транспортного потока.

### 3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

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.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам

обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

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

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 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. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

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

состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ямочному ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания, текущего и капитального ремонта дорог.

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

6. Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

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

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.

Основными источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета МО «Кош-Агачский район», администрации Кокоринского сельского поселения и выделяемые субсидии из бюджета Республики Алтай.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводимых по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения, тротуаров в сельском поселении, проектированию и строительству велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения

(приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог для реализации Программы формируется администрацией Кокоринского сельского 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 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.

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления 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.

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.



Приложение № 1

Оценка  
основных целевых индикаторов

Наименование показателей результативности (целевых индикаторов)	Ед. изм.	Утверждено в программе							Фактически достигнутые результаты, по итогам отчетного периода	Отклонение	Оценка эффективности муниципальной долгосрочной программы
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030	итого			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.	%										
Увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.	км										
Восстановление тротуарной и газонной	м.кв.										

сети в поселении											
Создание условий для безопасного автомобильного и пешеходного движения в поселении (установка дорожных знаков)	ед.										

Приложение №2

Динамика целевых значений основных целевых индикаторов

Целевые индикаторы	ед. изм.	Год реализации программы				Последний год (целевое значение)	%	Примечание
		1-й год	2-й год	3-й год	4-й год			
<b>7. Автомобильные и межквартальные дороги:</b> Подпрограмма по восстановлению и ремонту автомобильных дорог и подъездных дорог к дворовым территориям 2017-2022гг								
Увеличение доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.	%							
Увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.	км							
Повышение безопасности дорожного движения – снижение количества	ед.							

дорожно-транспортных происшествий								
Восстановление тротуарной и газонной сети в поселении	м.кв.							
Создание условий для безопасного автомобильного и пешеходного движения в поселении (установка дорожных знаков)	ед.							