

УТВЕРЖДЕНО
Постановлением администрации Главы
Муниципального образования
«Чойский район»
№ 525 от 27 октября 2017г

**Муниципальная целевая программа
комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального
образования «Чойский район» Республики Алтай**

на 2017-2034 гг.

1. ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Чойский район» Республики Алтай

№ п/п		
1.	Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальное образование «Чойский район» Республики Алтай
2.	Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none">- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 №190-ФЗ- Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 -ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законные акты Российской Федерации»-Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;-Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
3.	Наименование	Администрация муниципального образования

	заказчика	Чойский район, Республика Алтай, Чойский район, с. Чоя, ул. Ленина, 27
4.	Наименование разработчика	Отдел строительства и архитектуры, Республика Алтай, Чойский район, с. Чоя, ул. Ленина, 27
5.	Цели программы	- Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования «Чойский район» - Повышение уровня безопасности движения, - Доступность и качество оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.
6.	Задачи программы	- Организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района; - Организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения района; - Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории района; - Формирование безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждение дорожно-транспортного травматизма.
7.	Целевые показатели (индикаторы)	Технико-экономические показатели: - Увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. - Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием. - Восстановление тротуарной и газонной сети в районе. Финансовые показатели: - Снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог из расчета на 1 км. Социально-экономические показатели: - Обеспеченность населения доступными безопасными и качественными круглогодичными услугами транспорта. - Количество внедренных технических средств организации дорожного движения.
8.	Сроки и этапы реализации программы	Срок реализации Программы - 2017 - 2030 г.г. Этапы реализации: - Первый этап - 2017 - 2021 г.г. - Второй этап - 2022 - 2030 г.г.

9.	Запланированные мероприятия	<ul style="list-style-type: none"> - содержание автомобильных дорог и пешеходных зон; - капитальный ремонт, ремонт, ямочный ремонт дорог; - капитальный ремонт, ремонт, дворовых территорий, подъездных дорог к дворовым территориям ; - реконструкция существующих дорог. - строительство автомобильных дорог. 				
10.	Объемы и источники финансирования					
Годы реализации		Источники финансирования, тыс. рублей				
		Итого	в том числе по источникам			
			МБ	КБ ^п (т ^р еб)	ФБ	ВБС
2017 год		3500	3500	0	0	0
2018 год		3503,846	3503,846	0	0	0
2019 год		3507,962	3507,962	0	0	0
2020 год		3511,538	3511,538	0	0	0
2021 год		3515,384	3515,384	0	0	0
2022-2030 годы	3519,230-4000	3519,230-4000	0	0	0	
Всего:	25057,96	25057,96	0	0	0	

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения муниципального образования «Чойский район» в структуре пространственной организации Республики Алтай

Муниципальное образование «Чойский район» расположено в северной части Республики Алтай.

Дорожная сеть в районе развита слабо. Единственной асфальтированной дорогой, пересекающей район в направлении с запада на восток в более обжитой его части, является транзитная трасса Горно-Алтайск – Телецкое озеро. Большинство населенных пунктов района располагаются в стороне от основной трассы. Все села связаны с районным центром грунтовыми автодорогами.

Чойский район – десятое по численности район Республики Алтай.

Муниципальное образование «Чойский район» находится в 64 км от Республиканского центра г. Горно-Алтайска.

К основным преимуществам территориального расположения Чойского района можно отнести следующее:

- выгодное транспортно-географическое положение района, значение которого возрастёт с развитием транспортной инфраструктуры;
 - Чойский район граничит на востоке с Турочакским районом, перспективная точка экономического развития, развитая транспортная сеть способствует развитию торговых, экономических и туристических связей.
- По территории района проходит региональная дорога: Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск.

2.2. Характеристика района

В состав Чойского района входит семь сельских поселений: Чойское сельское поселение, Ыныргинское сельское поселение, Сёйкинское сельское поселение, Каракокшинское сельское поселение, Уйменское сельское поселение, Паспаульское сельское поселение и Верх-Пьянковское сельское поселение.

с. Чоя - является административным центром района.

Территориальные ресурсы муниципального образования «Чойский район» выглядят следующим образом:

Территориальные ресурсы муниципального образования «Чойский район» выглядят следующим образом:

Вид зоны / Наименование поселения	Чойское сп	Ыныргинское сп	Сейкинское сп	Каракокшинское сп	Уйменское сп	Паспаульское сп	Верх-Пьянковское сп
Зона градостроительного использования, га	831,51	262,77	408,55	567,84	246,96	698,16	379,93
Зона инженерной и транспортной инфраструктуры, га	301,82	20,87	75,92	74,89	78,53	137,57	13463,85
Зона сельскохозяйственного использования, га	13463,85	1127,74	2215,86	3785,74	10190,61	15928,99	-
Зона рекреационного назначения, га	37993,04	37284,24	5937,39	117594,96	131234,82	37308,62	786,09
Зона специального назначения, га	3,67	7,56	1,85	5,49	4,42	11,33	301,82

Зона производствен ного использовани я,га	1,92	1,44	256,6 8	-	-	4,49	3,67
--	------	------	------------	---	---	------	------

Всего 452600 га

Налогооблагаемая площадь земельных участков распределена по следующим видам:

Площадь земель сельскохозяйственного назначения 126138,5 га, из них земли перераспределения 26331,3 га.

- 10178,5 га в собственности граждан;

- 18255,3 га в собственности юридических лиц;

- 71373,4 га не разграниченные земельные участки. Земли населенных пунктов составляют 5690 га, из них:

- 1712,2 га в собственности граждан;

- 3978 га в собственности юридических лиц.

- 133 га не разграниченные земельные участки.

Земли особо охраняемых территорий и объектов 32 га, из них:

- 0 га земли лечебно-оздоровительных местностей и курортов;

- 32 га земли рекреационного назначения.

Земли промышленности – 727 га.

Таким образом, за счет предоставления в собственность граждан и юридических лиц неразграниченных земельных участков возможно увеличение площади налогооблагаемых земель и увеличения доходной части местных бюджетов за счет поступления налоговых доходов.

Численность населения на 01.01.2017 года составляет 8397 человек.

2.2.1. Социально-экономическая характеристика

Социальная сфера. Система образования на территории района представлена 17 учреждениями: 7 дошкольных общеобразовательных учреждениях, 10 общеобразовательными школами. Из числа общеобразовательных школ: 2 учреждения начального образования, 3 – основного и 5 – среднего.

Медицинское обслуживание в Чойском районе осуществляют 13 лечебно-профилактических учреждений: 1 районная больница, 2 амбулатории, 5 фельдшерско-акушерских пунктов.

В Чойском районе сформировалась широкая сеть учреждений культуры, которая состоит из 11 библиотек, 12 клубных учреждений. Имеется 5 музеев, из которых четыре – в школах района (Каракокша, Чоя, Сейка, Паспаул), а так же один частный – в с. Каракокша.

Сеть спортивно-оздоровительных учреждений Чойского района состоит из одного стадиона, 2-х спортивных площадок и 4 спортивных залов (при школах района).

Промышленность. В структуре материального производства 65,8 % приходится на промышленное производство, в котором 91% составляет продукция цветной металлургии. На Чойский район приходится 19,1 % промышленной продукции республики Алтай. Помимо цветной металлургии в районе получили развития лесная и деревообрабатывающая промышленность (20,2 % вывозки древесины, в том числе 17,9 % деловой, 27,1 % – пиломатериалов), производство продукции пищевой промышленности (3,5 % от Республики Алтай).

Поселения имеют возможности для сбора дикоросов (грибов, ягод, кедрового ореха), однако размеры запасов дикоросов на территории поселений не определены. Заготовка ягод, грибов и ореха носит стихийный характер.

Среди преимуществ района 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 природу, места отдыха, реки, озера, горы, достаточно умеренный для местности климат;
- потенциал предпринимательства, основанный на активно развивающемся малом бизнесе, играющем особенно важную роль в строительстве, жилищно коммунальном хозяйстве 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 района являются:

- Обеспечение современной инженерной инфраструктуры для 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;
- Развитие производственной зоны для размещения новых предприятий и коммунально-складских помещений.

2.2.3. Деятельность в сфере транспорта

В районе преобладает автомобильный транспорт. Транспортная инфраструктура района представлена сетью автомобильных дорог. Протяженность автомобильных дорог общего пользования оставляет 208,5 км, из которого 73,7 км – дороги регионального значения (Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск), 134,8 км – муниципального значения.

12 населенных пунктов района располагается в стороне от основной трассы. Эти села связаны с районным центром автодорогами с щебеночно-гравийным покрытием.

Общее количество транспортных средств в крупных, средних и малых предприятиях всех видов экономической деятельности в 2007г. составило 161 ед., из них 53 легковых автомобиля, 64 – грузовых, 14 пассажирских автобусов и 30 специальных автомобилей.

В Чойском районе отсутствует специализированное пассажирское предприятие, так как ввиду непосредственной близости к г. Горно-Алтайску потребность в пригородных и междугородних пассажироперевозках полностью обеспечивают предприятия города и индивидуальные частные предприниматели. Создание собственного пассажирского предприятия экономически нецелесообразно.

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 района является необходимым условием

улучшения качества жизни жителей в районе.

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 района образуют линии и устройства междугороднего транспорта.

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

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

Для междугороднего пассажирского автотранспорта имеется 13 остановочных павильонов.

Водного и воздушного транспорта в районе не имеется.

2.4. Характеристика сети дорог района

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтированное и грунтовое покрытие.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры района. Они связывают территорию района с сельскими поселениями, обеспечивают жизнедеятельность и во многом определяют возможности развития района, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста района, 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 района.

Развитие экономики района 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. 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 муниципального образования «Чойский район» позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами поселений Чойского района.

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

Автомобильный парк муниципальное образование «Чойский район» преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. Отмечается рост транспортных средств. Хранение транспортных средств осуществляется в гаражах, на придомовых территориях и, в незначительной степени, вдоль дорог общего пользования. Парковочные места имеются в местах массового скопления жителей, у объектов здравоохранения, торговли, производственных объектов и административных зданий.

Площадь гаражей боксового типа в настоящее время обеспечивает потребность в местах для длительного хранения парка автомобилей индивидуальных владельцев, проживающих в индивидуальной жилой застройке.

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 автобусы и частные такси.

На территории района автобусное пассажирское сообщение представлено

междугородними движениями : Горно-Алтайск-Чоя- Артыбаш, Паспаул-Каракочша-Красносельск, Чоя-Сейка-Ынырга. Движения совершаются регулярно ежедневно в будни и по выходным в каждом направлении.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары в асфальтированном исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселений 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 района не имеется.

Для организации движения тяжеловесного грузового транспорта и транспорта с опасными грузами утверждены соответствующие регламенты.

Работы по содержанию и ремонту дорожной сети выполняются подрядчиками 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» и №223-ФЗ от 21.07.2014 «О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

В 2018 году запланированы мероприятия:

- устройство искусственных дорожных неровностей
- обустройство опасных участков дорожной сети дорожными ограждениями.
- устройство пешеходных тротуаров (ремонт тротуаров вдоль автомобильных дорог

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 района, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Основными причинами совершения ДТП 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.

Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых 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.

Документами территориального планирования района предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, строительство новых улиц, на расчетный период до 2030 года.

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

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «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 «О безопасности дорожного движения»;

4.Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «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.Нормативно-правовые акты муниципального образования «Чойский район».

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

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;
- 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 района 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 муниципального образования «Чойский район». Привлечение средств бюджета Республики Алтай учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

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

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 25057,96 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
2017 год	3500	3500	0	0	0
2018 год	3503,846	3503,846	0	0	0
2019 год	3507,962	3507,962	0	0	0
2020 год	3511,538	3511,538	0	0	0
2021 год	3515,384	3515,384	0	0	0
2022-2030 годы	3519,230-4000	3519,230-4000	0	0	0
Всего:	25057,96	25057,96	0	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 района 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.

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 района.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития района

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

- транспортная доступность населенных пунктов района высокая;
- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;
- жилищный фонд муниципального образования «Чойский район» составляет 152,7 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 16,7 кв.м.
- жилищно-коммунальные услуги, вывоза коммунальных отходов 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 453026 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.

Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на увеличение численности населения района, является формирование на его территории производственных и коммунально-складских зон, и соответственно, развитие жилищного строительства.

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

Экономический прогноз

Развитие муниципального образования «Чойский район» 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 жильё гражданам России»);

Устойчивое экономическое развитие района, 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 район 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 района является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики района является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

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

Характер и объёмы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

На данном этапе относительно стабильная демографическая ситуация в районе позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объёмов и характера передвижения населения на территории района не планируется (или 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. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

В связи с отсутствием предприятий на территории района 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 района, 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. Транспортная связь с районным центром и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение) и личным транспортом.

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

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

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автосервисы, АЗС на территории района предоставлены индивидуальными предпринимателями.

3.4. Прогноз развития дорожной сети района

Основными направлениями развития дорожной сети района 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.

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.
- Проведение паспортизации бесхозных участков дорог.

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 районе 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.

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 дорожной 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.

5. Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно-инфраструктуры на территории района.

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 района. 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 района 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 районе, 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 муниципального образования «Чойский район» 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 района 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.

6. 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, утвержденной постановлением.

Для реализации мероприятий по содержанию и ремонту дорог в январе - декабре 2016 года выделены средства в сумме согласно прилагаемой таблице:

	Общий объем средств	В том числе: содержание,	Ремонт, капитальный	Строительство, тыс.руб.
--	---------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

	муниципального дорожного фонда, тыс. руб.	тыс.руб.	ремонт, тыс.руб.	
Предусмотрено	4000	4000	-	-
Использовано	4000	4000		

Основные работы, которые были осуществлены: текущий ремонт и содержание дорог, включая дорожную разметку, знаки дорожные, ограждающие устройства.