**АДМИНИСТРАЦИЯ ПОДГОРНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

# ПОСТАНОВЛЕНИЕ

|  |  |
| --- | --- |
| 4 октября 2016 г с. Подгорное № 257 | № 96 |

|  |
| --- |
| Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения 2017 – 2025 годы В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», на основании Устава Подгорнского сельского поселенияПОСТАНОВЛЯЮ: 1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения на 2017 – 2025 гг. согласно приложению 1.
2. Постановление опубликовать в печатном издании «Официальные ведомости Подгорнского сельского поселения» и разместить на официальном сайте Подгорнского сельского поселения.
3. Постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
 |

 И.о. Главы Подгорнского сельского поселения Ю.В. Нечаев

 Приложение 1

 к постановлению Администрации Подгорнского сельского поселения

 от 4 октября 2016 г № 257

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Подгорнского сельского поселения**

 **на 2017 - 2025 годы**

**Паспорт**

 Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Подгорнского сельского поселения

 на 2017 - 2025 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения на 2017-2025годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Администрация Подгорнского сельского поселения Юридический и почтовый адрес: 636400, Томская область, Чаинский район, с. Подгорное, ул. Ленинская,4 стр.1 |
| Разработчик Программы | Администрация Подгорнского сельского поселения Юридический и почтовый адрес: 636400, Томская область, Чаинский район, с. Подгорное, ул. Ленинская,4 стр.1 |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Подгорнского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы  | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Подгорнского сельского поселения;2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3. Улучшение транспортного обслуживания населения |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения 59524 км;Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, 10 %; Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2017-2025 годы |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | * + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
	+ инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
	+ комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;
	+ капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
	+ создание инфраструктуры автосервиса.
 |
| Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.) | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2030 годов составляет 419553,3 тыс. руб., в том числе по годам:2017 год - 7045,2 тыс. рублей; 2018 год - 6130,0 тыс.рублей; 2019 год - 6150,0 тыс.рублей;2020 год - 7230,0 тыс.рублей2021-2025 год - 30000,0 тыс.рублейФинансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования Чаинский район, бюджета Подгорнского сельского поселения и внебюджетных источников. |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Подгорнского сельского поселения в структуре пространственной организации**

**Томской области**

1. МО «Подгорнское сельское поселение» находится на территории Чаинского района в центральной части Томской области. В геоморфологическом плане территория поселения приурочена к центральной части Западно-Сибирской низменности, к Васюганской наклонной равнине. Рассматриваемая территория характеризуется равнинным ступенчато-террасированным рельефом с абсолютными отметками от 61 м до 120м над уровнем моря. Самые низкие высотные отметки, около 61-70м, имеет северо-западная часть поселения, приуроченная к пойме р.Чая.
2. Основным современным рельефообразующим фактором можно назвать эрозионно-аккумулятивную деятельность рек.
3. Практически все населенные пункты сельского поселения расположены в долине р. Чая, в том числе с. Подгорное - в месте впадения р.Икса в р. Чая. Основное ядро застройки с. Подгорное расположено на высокой надпойменной террасе. Микрорайон Нахаловка расположен на низкой надпойменной террасе и в пойме р. Чая, отделенной уступом высотой 20-35м. Это способствует его частому затоплению паводковыми водами. По бровке уступа высокой террасы развиты процессы овражно-балочной эрозии.

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

## Экономико-географическое положение поселения

Муниципальное образование «Подгорнское сельское поселение» административно входит в состав Чаинского района Томской области, расположенного в центральной части Томской области.

Общая площадь территории поселения составляет 114,0 тыс. га (15,7% от площади района) численность населения – 6,7 тыс.чел. на 01.01.2012г. (по данным администрации поселения) (49,6%).

Расположено поселение в центре Чаинского района. По северной окраине его протекает река Чая (левый приток р.Обь), с юга в неё впадает р.Икса.

Подгорнское сельское поселение граничит: на западе с Усть-Бакчарским, на севере – с Чаинским, на востоке – с Коломинским сельскими поселениями Чаинского района, на юге – с сельскими поселениями Бакчарского и Молчановского районов.

В Подгорнское сельское поселение входит 11 сельских населенных пунктов: с.Подгорное, с.Сухой Лог, с.Чемондаевка, с.Ермиловка, с.Мушкино, п.Черепушки, п.Элитное, п.Трудовой, д.Кирпичное, д.Минеевка, д.Григорьевка. Административный центр поселения - село Подгорное, которое также является административный центром района. В с.Подгорное концентрируются все административные функции района, а также его основной социально-экономический и трудовой потенциал.

Расстояние от с.Подгорное до ближайших административных центров районов составляет:

* г.Томск – 285 км;
* г.Колпашево – 119 км;
* с.Молчаново – 90 км;
* с.Бакчар – 138 км.

Подгорнское сельское поселение находится в неблагоприятной климатической зоне и относится к местностям, приравненным к районам Крайнего Севера. В историческом срезе и на современном этапе освоение его территории связано с сельским хозяйством и лесозаготовительной деятельностью.

Подгорнское сельское поселение расположено в стороне от основной автотранспортной магистрали Томской области, идущей вдоль р.Обь и связывающей г.Томск с центральными и северными районами области. Поселение связано с ней автодорогой направлением Подгорное - Коломино длиной около 45 километров.

Менее значимая внешняя транспортная связь поселения осуществляется с территорией Усть-Бакчарского сельского поселения и далее с поселениями Бакчарского района по автодороге направлением Подгорное - Бакчар, идущей на юг вдоль реки Чая.

В северном направлении проходит автомобильная дорога, связывающая Подгорнское и Чаинское сельские поселения. В межрайонных связях данная дорога не имеет большого значения, так как на выход далее в Колпашевский район имеет только труднопроходимое грунтовое покрытие.

Хозяйственная значимость основных рек поселения на современном этапе развития снижена в связи с развитием сухопутных транспортных связей. На реке Чая осуществляются только паромные переправы в районе п.Черемушки. В 1960-е годы на реке Икса действовала малая гидроэлектростанция рядом с д.Григорьевка, сегодня от неё осталась только плотина и корпус центрального здания.

Внутренняя система расселения поселения достаточно компактна – большая часть населения, проживающего в 8 населенных пунктах, включая с.Подгорное, размещается в северной части района на берегах реки Чая.

Вдоль автомобильной дороги Коломино–Подгорное, которая проходит по северу поселения, расположены еще три населенных пункта – с.Чемондаевка, с.Сухой Лог, с.Ермиловка (в 26, 19 и 10 км от с.Подгорное соответственно).

Большую часть территории района занимают малоосвоенные лесные территории – 73%. По породному составу преобладают насаждения мелколиственного и смешанного состава, есть темнохвойные насаждения, в том числе кедровые леса.

Территория поселения богата возобновляемыми природными ресурсами – охотничье-промысловыми, лесными ресурсами, дикорастущим сырьем.

Важным ресурсом поселения являются сельскохозяйственные угодья, которые в основном сконцентрированы вдоль автомобильных дорог и рек. В поселении имеется достаточно естественных кормовых угодий для разведения крупного рогатого скота.

Подгорнское поселение обладает богатыми природными рекреационными ресурсами – ландшафтами и водными объектами, охотничье-промысловыми угодьями, а также уникальным археологическим наследием, что благоприятно для развития в поселении туристско-рекреационной деятельности.

Разведанные минерально-сырьевые ресурсы представлены месторождениями торфа, кирпичного сырья и строительного песка. Кроме того, северная часть поселения расположена в пределах лицензионного участка железных руд, который на сегодняшний день мало изучен.

В перспективе с реализацией отраслевых федеральных и региональных программ развития транспортной инфраструктуры и положений Схемы территориального планирования Томской области транзитная транспортная связь Подгорнского поселения с Бакчарским и Колпашевским районами в связи с реконструкцией региональных автомобильных дорог направлением Бакчар – Подгорное – Чажемто.

Основным фактором для развития данного транспортного коридора являются планы по освоению Бакчарского железорудного месторождения и строительства Северо-сибирской железной дороги, которая пройдет по территории Колпашевского района.

*Положительные факторы* экономико-географического положения:

* в Подгорнском сельском поселении концентрируется основной административный и социально-экономический потенциал района.
* наличие автотранспортной связи с областным центром.
* богатые возобновляемые природные ресурсы, рекреационные ресурсы,
* расположение рядом с перспективным для освоения железорудного сырья Бакчарским районом.

*Негативные факторы* экономико-географического положения*:*

* сложные природно-климатические условия.
* длительный отопительный сезон, требующий больших коммунальных затрат.
* расположение в стороне от основной транзитной автомобильной магистрали области, связывающей областной центр с центральными и северными районами области.

## Потенциал развития экономики

Институциональная основа экономики Подгорнского сельского поселения – административные и социальные бюджетные организации, малые предприятия и индивидуальные предприниматели в сфере торгово-закупочной деятельности, сельском хозяйстве, транспортной деятельности, производстве пищевых продуктов.

Развитие экономической деятельности в поселении сдерживается отсутствием крупных и средних промышленных предприятий, недостаточным развитием крупнотоварного сектора сельского хозяйства и недостаточным использованием природно-ресурсного потенциала.

Анализ существующего положения выявил основные ресурсы перспективного развития Подгорнского сельского поселения:

* восполняемые природные ресурсы: лесные ресурсы, охотничье-промысловые ресурсы, гидроэнергетические ресурсы, дикорастущее сырье,
* перспективная для геологоразведки и дальнейшей разработки минерально-сырьевая база по глинистому сырью, строительным пескам, торфу, железной руде,
* наличие сравнительно богатых сельскохозяйственных угодий, особенно естественных кормовых угодий,
* богатые природные рекреационные ресурсы,
* наличие уникальных археологических объектов,
* благоприятная экологическая обстановка.

Для стабильного социально-экономического развития территории поселения, необходимо эффективное использование этих ресурсов.

Перспективное развитие экономики Подгорнского сельского поселения будет основано на традиционных для него видах деятельности – сельском и лесном хозяйстве, в том числе с развитием крупнотоварного производства. Также имеются перспективы для восстановления малой гидроэнергетики района.

Малое предпринимательство различных направлений материальной и производственной сфер выступит одним из важнейших факторов реализации как текущих, так и перспективных планов социально-экономического развития.

Значительное влияние на развитие территории поселения окажет планируемое создание в соседнем Бакчарском районе крупного горно-металлургического комплекса на основе местного месторождения железорудного сырья. Поселение может выступить одним из поставщиков трудовых ресурсов. Также на его территории возможно создание сопутствующих производств строительной индустрии.

***Промышленное производство***

Промышленный сектор характеризуется исторически сложившимся отсутствием крупных добывающих и перерабатывающих производств, что сложилось во многом под влиянием сложных природно-климатических условий, определяющих высокий уровень затрат на поддержание систем жизнеобеспечения территории, а также удаленностью от крупного рынка сбыта.

В поселении представлены следующие обрабатывающие производства - производство пищевых продуктов, обработка древесины и производство изделий из дерева, производство полиграфической продукции.

*Лесная отрасль:* Одной из традиционных отраслей промышленности является – лесная, включающая как лесозаготовку, так и деревообработку.

Сегодня заготовка древесины в поселении ведется в основном индивидуальными предпринимателями для отопления индивидуального жилого фонда и для удовлетворения спроса населения на строительные материалы.

Чаинский район входит в зону перспективного освоения лесных ресурсов Томской области, выделенную в Схеме территориального планирования Томской области.

С развитием транспортной инфраструктуры на территории поселения, в том числе лесовозных дорог, лесная отрасль получит новый стимул для развития, как в сфере лесозаготовки, так и деревообработки.

Чаинский район может рассматриваться как один из источников лесных ресурсов для обеспечения развивающихся деревообрабатывающих производств в Томском и Асиновском районах, так и для развития местной перерабатывающей базы.

На территории Подгорнского сельского поселения есть рентабельные для разработки участки леса, значительный запас деловой древесины сосредоточен в южной части поселения.

На территории с.Подгорное выделена производственная зона, где возможно размещение новых предприятий деревообработки.

1. *Пищевая промышленность:* Виды производимой на территории поселения продукции отрасли – хлебобулочные и кондитерские изделия, безалкогольные напитки, мясо и мясные полуфабрикаты, молочная продукция.

Наиболее значимым производителем продуктов питания является потребительское общество «Чаинский хлебопищекомбинат» в с.Подгорное. Другими производителями в отрасли являются индивидуальные предприниматели.

Расширение отрасли проблематично в связи с ограниченностью внутреннего рынка сбыта и значительной конкуренцией за пределами Чаинского района. Дополнительные возможности могут появиться при развитии территории Бакчарского района, где с реализацией крупного инвестиционного проекта увеличится количество проживающего населения, а значит и потребление продуктов питания.

С развитием районного животноводства важно развивать перерабатывающие направления по созданию собственных мясных и молочных продуктов.

Перспективны различные производственные направления в рамках *заготовки и переработки дикорастущего сырья*, в том числе по выпуску биологически-активных добавок, различного сырья для фармацевтической и косметологической продукции.

Леса Подгорнского сельского поселения богаты ягодами, грибами, кедровым орехом, лекарственными травами в объемах достаточных для создания малых предприятий.

На основе собственных ресурсов возможно развитие *добычи и переработки торфа.* Наиболее доступно для освоения месторождение рядом с с.Мушкино.

На рынке востребованы следующие направления использования торфа:

* приготовление буровых растворов,
* изготовление теплоизоляционных материалов,
* отсыпка грунта тепличных хозяйств,
* розничная торговля пакетов с торфом для комнатных растений и рассады,
* медицинские и бальнеотерапевтические препараты.

***Строительство***

Основная строительная деятельность в последние годы ведется в дорожном хозяйстве, а также направлена на осуществление капитальных и текущих ремонтов зданий и сооружений, преимущественно, за счет средств местного бюджета, а также ремонта индивидуальных жилых домов.

В поселении имеются запасы кирпичных глин – 2,3% всех запасов области. Наиболее значительное месторождение расположено южнее с.Подгорное, на базе которого возможно создание модульного производства кирпича.

Стимулирующим фактором для развития строительной дейтельности на территории поселения станет реализация планов по строительтсву (реконструкции) автомобильной дороги Бакчар – Подгорное – Чажемто.

***Транспортная деятельность***

Оказанием транспортных услуг в поселении занимаются индивидуальные предприниматели.

Наиболее значимое хозяйство ведет ИП Ушаков в с. Подгорное, в котором числится более 300 единиц грузовой техники, в основном для обслуживания нефтяных разработок северных районов области.

***Сельское хозяйство***

Подгорнское сельское поселение обладает достаточными ресурсами для развития сельского хозяйства.

По индивидуальным особенностям специализации и агроклиматическим условиям Чаинский район входит в центральную сельскохозяйственную зону Томской области, расположенную в пределах южной тайги, где сумма температур воздуха за период выше 10°С составляет 1500-1700°С, количество осадков за этот же период 220-250 мм.

Сельскохозяйственные угодья в поселении малой площади, мелкоконтурны, размещаются преимущественно вдоль рр. Чая, Икса и дорог. Площадь земель сельскохозяйственного назначения составляет 33% от площади поселения.

В сельскохозяйственный оборот вовлекаются преимущественно дерново-подзолистые почвы, занимающие пологие склоны водоразделов с лучшими условиями дренирования. С агрономической точки зрения дерново-подзолистые почвы характеризуются невысоким естественным плодородием и низкой продуктивностью, их длительное сельскохозяйственное использование при низком уровне агротехники привело к значительному снижению их плодородия.

Сегодня в Подгорнском сельском поселении сельскохозяйственное производство ведется только в малых формах хозяйствования, сельскохозяйственные предприятия отсутствуют.

Население занято в основном огородничеством и разведением скота. Поголовье крупного рогатого скота в хозяйствах населения на 01.01.2011г – 409 голов, свиней – 147 голов, птицы – 758 голов. Динамика поголовья КРС и свиней – отрицательная, с 2008 года снижение соответственно на 11% и 52%. Значительное снижение поголовья свиней связано с удорожанием привозных концентрированных кормов, скотоводство же развивается в основном на заготовке сенажа на территории района.

*Потенциальным резервом развития отрасли* в поселении является более эффективное использование земель. Наиболее перспективно - использования существующих угодий в сфере производства кормовых культур и развитие молочного и мясного животноводства, которое, несмотря на снижение показателей производства мяса КРС и молока в последние годы, имеет значительные резервы развития и может рассматриваться в качестве приоритета развития территории.

В производстве сельхозпродуктов произойдет усиление роли личного сектора, имеющего большую не только экономическую, но и социальной значимость для поселения. Предполагается вовлечение хозяйств населения, как формы семейного предпринимательства, в экономику поселения с развитием рыночных отношений с крупными и средними субъектами рынка, расширением механизмов сбыта сельскохозяйственной продукции.

Проблемы личных подсобных хозяйств (ЛПХ) возможно решать при реализации следующих направлений:

* более интенсивного привлечения льготных кредитных ресурсов для развития ЛПХ;
* организация на территории поселения представительства кредитного кооператива;
* увеличение продажи населению молодняка крупнорогатого скота, свиней , птицы сельскохозяйственными предприятиями;
* выделение части средств от арендной платы за пастбища и сенокосные угодья на проведение культурно-технических работ;
* льготная оплата за потребление воды при наличии в хозяйстве крупного рогатого скота, снижение нормативов потребления.
* обеспечение организации и работы по искусственному осеменению с привлечением ООО «СХП «Усть-Бакчарское» (Усть-Бакчарское сельское поселение);
* обеспечить ветеринарное обслуживание скота в личных подсобных хозяйствах в соответствии с действующим законодательством;
* оказание консультативных услуг, создание условия для регистрации предпринимательской деятельности,
* повышение производственного обслуживания ЛПХ, предусматривающее - снабжение населения семенами и посадочным материалом сельскохозяйственных культур, гербицидами, минеральными удобрениями, средствами защиты растений, сельскохозяйственным инвентарем и мини-сельхозтехникой, строительными материалами, оказание технических и технологических услуг по обработке земельных участков, уходу за посевами, уборке, транспортировке продукции, созданию кормовой базы, воспроизводству стада, ветеринарному обслуживанию,
* расширение закупочной сети, в том числе с помощью выездной регулярной ярмарочной деятельности и системы потребительской кооперации.

На основании генерального плана Подгорнского сельского поселения юридически обоснованно осуществляются последующие этапы градостроительной деятельности на территории поселения:

- решением Совета Подгорнского сельского поселения от 26 декабря 2012 года № 46 разработан и утвержден план реализации генерального плана поселения;

- решением Совета Подгорнского сельского поселения от 30 января 2013 №1 года утверждены правила землепользования и застройки Подгорнского сельского поселения. Согласно правил землепользования и застройки поселения установлены градостроительные регламенты;

постановлением администрации Подгорнского сельского поселения от 16 сентября 2013 года утверждены схемы теплоснабжения Подгорнского сельского поселения;

- постановлением администрации Подгорнского сельского поселения от 1 июня 2015 года № 101 утверждены схемы водоснабжения и водоотведения Подгорнского сельского поселения;

- постановлением администрации Подгорнского сельского поселения от 26 ноября 2013 года № 161 утвержден проект планировки жилого микрорайона в районе Аэропорта и Сельхозхимии;

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

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

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2025 году увеличится.

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

## Внешний транспорт

В настоящее время транспортные связи МО «Подгорнское сельское поселение» обслуживаются преимущественно автомобильным транспортом, имевшееся ранее речное сообщение по реке Чая на сегодняшний день не функционирует.

Автомобильные дороги 69 К-6 «Бакчар – Подгорное – Коломино» и 69 Н-58 «Подгорное – Игнашкино», проходящие по территории поселения, связывают муниципальное образование с основными транспортными направлениями Томской области, а также обеспечивает связь МО «Подгорнское сельское поселение» с областным центром – г. Томск.

Протяженность кратчайшей транспортной связи c. Подгорное с г. Томск по автодороге «Бакчар – Подгорное – Коломино», являющийся ответвлением автодороги «Томск – Каргала – Колпашево» составляет 295 км.

Ранее существовавший аэродром местных воздушных линий закрыт в 1990-х годах и не используется, его территория в настоящее время застраивается, потому возобновление его работы невозможно.

Ближайшая железнодорожная станция (станция Томск-1, расположенная на линии Тайга – Томск – Асино – Белый Яр) находится в городе Томск, на расстоянии 299 км от центра муниципального образования, села Подгорное. Теоретически, станция Белый Яр расположена ближе к селу Подгорное (200 км), нежели станции в городе Томске, однако кратчайшая автодорожная связь с пгт. Белый Яр осуществляется, в том числе, по дорогам с низкими техническими характеристиками и не круглогодично, что зависит от работы паромов или ледовых переправ через реку Обь у города Колпашево и через р. Чая у с. Гришкино.

###  *Автомобильный транспорт*

*Автомобильные дороги*

Особенности географического положения МО «Подгорнское сельское поселение» обусловили структуру его автодорожной сети.

Село Подгорное связано с основной транспортной осью Томской области (представленной автодорогами, проходящими параллельно реке Обь, в том числе автодорогой «Томск – Каргала – Колпашево»), автомобильной дорогой регионального значения «**Бакчар – Подгорное – Коломино**» (69 К-6). Данная дорога III технической категории имеет асфальтобетонное покрытие проезжей части на участке от села Подгорное до а/д «Томск – Каргала – Колпашево». Кроме того, данная автодорога в южном направлении связывает село Подгорное с Бакчарским муниципальным районом. Участок автодороги «Бакчар – Подгорное – Коломино» от села Подгорное до границы с соседним Бакчарским районом также относится к III технической категории, но преимущественно с гравийным покрытием проезжей части.

Вторая по значимости автомобильная дорога в МО «Подгорнское сельское поселение», обеспечивающая внешние связи села Подгорное – а/д «**Подгорное – Игнашкино**» (69 Н-58). Данная автодорога III-IV технической категории с преимущественно гравийным покрытием проезжей части связывает село Подгорное через село Гришкино с Колпашевским муниципальным районом и городом Колпашево. Однако, северный участок этой автодороги, расположенный на границе двух муниципальных районов (за пределами МО «Подгорнское сельское поселение), имеет лишь грунтовое покрытием проезжей части, а через реку Чая у села Гришкино отсутствует мостовой переход. Таким образом, сквозное движение по данной автодороге может осуществляться не круглогодично, а низкое качество её северного участка дополнительно затрудняет сквозной проезд для легковых автомобилей.

МО «Подгорнское сельское поселение» обладает транспортными связями со всеми окружающими его сопредельными муниципальным образованиями Чаинского муниципального района, а также с соседними муниципальными районами Томской области: Бакчарский, Колпашевский и Молчановский муниципальные районы.

Все населенные пункты Подгорнского сельского поселения, расположенные в стороне от вышеуказанных дорог, в свою очередь, связаны с ними дорогами местного значения, то есть транспортное сообщение имеется со всеми населенными пунктами. Однако, по причине низкого качества отдельных из имеющихся автодорог, отсутствия необходимых мостовых переходов через реку Чая, а также в связи с паводковыми явлениями, приводящими к временному сезонному затоплению некоторых участков дорог, связь с частью населённых пунктов может осуществляться только сезонно.

В Генеральном плане МО «Подгорнское сельское поселение», согласно Федеральному закону №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», выделены следующие категории автомобильных дорог:

* Регионального значения,
* Местного значения муниципального района,
* Местного значения сельского поселения.

Дороги федерального значения на территории Подгорнского сельского поселения на сегодняшний день отсутствуют.

Сводный список автодорог на территории МО «Подгорнское сельское поселение» с их характеристиками представлен в следующей таблице:

Таблица 9.1.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование дорог «**Подгорнское сельское поселение» | тех. категория | протяжённость в границах МО «Чаинский район» | протяжённость в границах МО «Подгорнское сельское поселение», км., в том числе по видам покрытий |
| всего км | асфальт | гравий | грунт |
| **регионального значения** |   | 197,1 | **52,6** | **37,5** | **5,1** | **0** |
| Бакчар – Подгорное – Коломино (69 К-6) | III | 106,7 | 41,4 | 33,5 | 7,9 |   |
| Подгорное – Игнашкино (69 Н-58) | III-IV | 42,6 | 11,2 | 4 | 7,2 |   |
| **местного значения муниципального района** |  | **31,2** | **31,2** | **0** | **15,7** | **15,5** |
| с. Подгорное – п. Черёмушки | … | 2,2 | 2,2 |   | 2,2 |   |
| с. Сухой Лог – п. Копаное Озеро | … | 26 | 26 |   | 12 | 14 |
| автоподъезд к д. Ермиловка | … | 1,5 | 1,5 |   | 1,5 |   |
| автоподъезд к с. Подгорное на левом берегу р. Чая (Рямовое) | … | 1,5 | 1,5 |   |   | 1,5 |
| ИТОГО |   | 274,8 | **83,8** | **37,5** | **30,8** | **15,5** |

Протяженность автодорог общего пользования на территории МО «Подгорнское сельское поселение» составляет 83,8 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием – 37,5 км, с гравийным покрытием – 30,8 км, грунтовые – 15,5 км. Плотность автодорог общего пользования составляет 73,5 км/тыс.кв.км, плотность дорог с асфальтобетонным покрытием – 32,9 км/тыс.кв.км.

Кроме того, на территории рассматриваемого сельского поселения существует достаточно обширная сеть лесных и полевых дорог, принадлежащих различным собственникам – эти дороги открыты для свободного проезда и могут использоваться транспортом с повышенной проходимостью.

На территории МО «Подгорнское сельское поселение» на дорогах общего пользования регионально значения насчитывается 3 мостовых перехода (все в удовлетворительном техническом состоянии):

* 2 мостовых перехода на автодороге «Бакчар – Подгорное – Коломино»: металлический мост через реки Икса длиной 139 м. и железобетонный мост через реку Табога (длина 29 м.);
* железобетонный мост через реку Массуга на автодороге «Подгорное – Игнашкино».

На автодорогах местного значения муниципального района мосты в границах Подгорнского сельского поселения отсутствуют.

Через главную водную артерию муниципального образования, реку Чая, капитальные мостовые переходы также отсутствуют. В летний период функционирует паромная переправа, обслуживаемая Чаинским ДРСУ. Переправа распложена у села Подгорное и связывает Ленинскую улицу села Подгорное и автодорогу местного значения муниципального района «с. Подгорное – п. Черёмушки». Паром несамоходный, тросовый, длина переправы составляет порядка 50 м.; переправа функционирует только в период летнего понижения уровня воды в реке Чая, не имеет постоянного обслуживающего персонала. Кроме того, через реку Чая имеется два наплавных пешеходных моста в селе Подгорное: один в створе Ленинской улицы рядом с паромом, другой в створе Советской улицы.

Ранее также функционировала паромная переправа через реку Чая в районе п. Элитное (местный подъезд к лугам) – в настоящее время движение этого парома упразднено по причине его нецелесообразности, так как перевозка сена через реку осуществляется на лодках.

Необходимо отметить, что паромные переправы относятся к категории водного (речного) транспорта, при этом, выполняя функцию мостовых переходов (при их отсутствии), они функционально являются составной частью автодорожного комплекса.

В зимнее время, в период устойчивых отрицательных температур, через реку Чая в селе Подгорное в створе Ленинской улицы организуется ледовая переправа, длина которой составляет порядка 130 метров.

Доля дорог общего пользования с асфальтобетонным покрытием в Подгорнском сельском поселении составляет 45%, доля дорог с переходным типом покрытия – 37%, грунтовые дороги – 18%.

При этом асфальтобетонное покрытие (без участков с гравийным покрытием) имеется только на участке автодороги «Бакчар – Подгорное – Коломино», который обеспечивает связь административного центра муниципального района, села Подгорное, с автотрассой Томск – Колпашево.

На сегодняшний день, только незначительное количество населения муниципального образования проживает в населённых пунктах, которые не обеспечены устойчивыми круглогодичными автодорожными связями. Посёлок Черёмушки и район села Подгорное (Рямовое) расположены на левом берегу реки Чая напротив центральной части села. Связь с левым берегом реки Чая осуществляется только с помощью тросового парома или по ледовой переправе в зависимости от времени года, также в летнее время возводятся два пешеходных наплавных моста. Перерывы в автомобильном сообщение превышают три месяца в году.

*Проектные решения*

В качестве основания для принятия проектных решений по развитию автодорог регионального значения на территории МО «Подгорнское сельское поселение» использовались мероприятия, предложенные:

* в Схеме территориального планирования Томской области;
* в Областной целевой программе «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Томской области до 2010 г. (с прогнозом до 2020 г.)»;
* в Областной целевой программе «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Томской области на 2011 – 2015 годы».

Основная задача развития транспортной системы МО «Чаинский район» (в том числе в границах МО «Подгорнское сельское поселение») – это обеспечение круглогодичной связи всех населённых пунктов по дорогам с твёрдым покрытием к расчётному сроку проектирования, а также включение муниципального образования в общую сеть транспортных коридоров Сибирского региона.

***На период I очереди проектирования (2012-2020 год)*** настоящим проектом предусмотрены следующие мероприятия:

* Строительство внутрирегиональной автодороги **Бакчар – Подгорное – Чажемто**, включающее в себя, как реконструкцию существующих автодорог, так и строительство новых участков. Строительство данной автодороги, а также автодорог по направлению Чажемто – Колпашево – Белый Яр – Катайга позволит существенно укрепить связи между центральными районами Томской области, создаст по этому направлению единый транспортный коридор, обеспечит здесь новые импульсы развития. В период до 2020 года необходимо обеспечить возможность устойчивого круглогодичного сквозного проезда по направлению Бакчар – Подгорное – Колпашево по существующим автодорогам, что включает в себя следующие мероприятия в границах МО «Подгорнское сельское поселение»:
* Реконструкция автодороги «**Бакчар – Подгорное – Коломино»** с заменой существующего покрытия на асфальтобетонное на всём протяжении (ликвидация участков с гравийным покрытием). Общая протяжённость реконструкции в границах поселения – 8 км.
* Реконструкция автодороги **Подгорное – Игнашкино** с укладкой асфальтобетонного покрытия на всём её протяжении – 40 км (7,5 км в границах МО «Подгорнское сельское поселение»). Реконструкция данной автодороги подразумевает подсыпку её трассы до не затапливаемых в период паводков вертикальных отметок и устройство необходимых водопропускных сооружений.
* Реконструкция с устройством гравийного покрытия взамен существующего грунтового на автодороге местного значения муниципального района «автоподъезд к д. Ермиловка» – 1,5 км.
* Реконструкция автодороги с укладкой гравийного покрытия «с. Подгорное – п. Черёмушки» и автоподъезда к району села Подгорное на левом берегу реки Чая (Рямовое). Суммарная протяжённость реконструируемых участков – 3,7 км.
* Строительство моста через реку Чая в селе Подгорное взамен существующей тросовой паромной переправы в створе Ленинской улицы.

***К расчётному сроку проектирования (2021-2035 год)*** предусматриваются следующие мероприятия:

* Завершение формирования внутрирегиональной автодороги Бакчар – Подгорное – Чажемто, путём строительства новых участков.
* Строительство автодорожного обхода с асфальтобетонным покрытием проезжей части села Подгорное, протяжённостью 5 км.
* Строительство автодороги с гравийным покрытием Черёмушки – Стрельниково – Центральная Нюрса со строительством моста через реку Нюрса. Протяжённость нового строительства в границах МО «Подгорнское сельское поселение» – 10 км. Реализация данного мероприятия обеспечит импульс развития лесной отрасли на территории МО «Чаинский район».

Остальные проектные мероприятия в части дорожного строительства относятся к внутрипоселковым дорогам и улицам (местного значения сельского поселения) и представлены далее в соответствующем разделе.

К расчётному сроку протяжённость автодорог регионального, межмуниципального и местного значения муниципального района составит 88,7 км (в настоящее время – 83,8 км), из них: с асфальтобетонным покрытием – 61,6 км (70%), с гравийным покрытием – 27,1 км (30%), грунтовых – 0 км.

Плотность автодорожной сети общего пользования к расчётному сроку составит – **77,8 км/1000км²**, плотность дорог с асфальтобетонным покрытием – 54,0 км/1000км² (в настоящее время – 32,8).

*Автобусное сообщение*

Анализ обеспечения пассажироперевозок автобусным транспортом показал, что МО «Чаинский район» относится к категории муниципальных образований Томской области, в которых автобусное сообщение находится в кризисе, что в полной мере затрагивает и МО «Подгорнское сельское поселение».

Автобусные перевозки, на сегодняшний день, представлены только одним действующим пригородным автобусным маршрутом и одним междугородним, который связывает административный центр МО с городом Томском. Внутрипоселковые автобусные маршруты, несмотря на значительную протяжённость села Подгорное, отсутствуют.

По междугороднему автобусному маршруту №528 Томск – Подгорное ежедневно осуществляться 2 рейса. Маршрут обслуживается микроавтобусами SsangYong Istana.

Внутрирайонная автобусная сеть представлена единственным действующим маршрутом – №162 Подгорное – Гореловка, по которому осуществляется не более двух рейсов в день два раза в неделю. Остальные пригородные автобусные маршруты отменены или временно не обслуживаются: №158 Подгорное – Гришкино, №163 Подгорное – Бундюр, №530 Подгорное – Обское. Кроме того, ранее функционировал междугородний маршрут Подгорное – Колпашево.

**На сегодняшний день полностью лишены автобусного сообщения следующие населённые пункты МО «Подгорнское сельское поселение»:**

* **д. Минеевка – численность постоянного населения на 2012 год – 124 чел.;**
* **с. Мушкино – 275 чел.;**
* **п. Черёмушки – 103 чел.;**
* **п. Трудовой – 104 чел.**

Кроме того, сообщение с населёнными пунктами д. Григорьевка, д. Кирпичное и п. Элитное (суммарная численность населения – 350 чел.) осуществляется лишь два раза в день два раза в неделю.

Ежедневное автобусное сообщение имеется только в населённых пунктах, через которые проходит междугородний маршрут №528 Подгорное – Томск: Подгорное – 5,2 тыс.чел., Чемондаевка – 192 чел., Ермиловка – 219 чел., Сухой Лог – 144 чел. Однако данный междугородний маршрут обслуживается автобусами малой вместимости, что недостаточно для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в перевозках общественным транспортом.

В целом, обеспечение населения автобусными перевозками в МО «Подгорнское сельское поселение» является неудовлетворительным.

В составе ОАО «Подгорнское АТП» на лето 2011 имелось всего 3 собственных микроавтобуса, используемых на пригородных и междугородних автобусных маршрутах – остальные транспортные средства (микроавтобусы ГАЗель и автобусы ПАЗ) переданы автопредприятию администрацией муниципального района и используются по программе «школьный автобус» и для других целей.

Несмотря на то, что автопредприятием на пассажирских перевозках преимущественно используются относительно комфортабельные микроавтобусы иностранного производства, на сегодняшний день они выработали свой ресурс – необходима их замена. Кроме того, необходимо указать, что микроавтобусы в принципе плохо подходят для междугороднего сообщения, так как в них отсутствует багажное отделение. Также требуется обновление всей материальной базы автопредприятия в селе Подгорное.

Кроме официальных регулярных автобусных рейсов, перевозки пассажиров активно осуществляются нелегальными частными перевозчиками. Население достаточно охотно пользуется услугами частных перевозчиков, по причине малого количества рейсов и неудобного расписания на автобусных маршрутах, как в направлении областного центра, так и внутри Чаинского муниципального района.

На территории села Подгорное функционирует автостанция, находящаяся в ведении ОАО «Подгорнское АТП», представленная типовым кирпичным зданием 1970-х годов постройки, которое в настоящее время требует реконструкции; площадь зала ожидание 50 кв.м.

*Проектные решения*

Проектом предусматривается возрождение и дальнейшее развитие сети автобусного сообщения на территории Подгорнского сельского поселения

**На 1-ую очередь проектирования необходимо восстановление и увеличение частоты движения, как минимум, до 3-4 рейсов ежедневно, всех пригородных автобусных маршрутов:**

* **№158 Подгорное – Гришкино (в МО «Подгорнское сельское поселение обслуживает д. Минеевка, с. Мушкино, п. Трудовой;**
* **№162 Подгорное – Гореловка и №163 Подгорное – Бундюр (обслуживают д. Григорьевка, д. Кирпичное и п. Элитное);**
* **№530 Подгорное – Обское с заездом в село Сухой Лог (обслуживают с. Ермиловка, с. Сухой Лог и с. Чемондаевка);**

Усиление размеров автобусного сообщения потребует обновления основных фондов автопредприятия в селе Подгорное и закупку необходимого нового подвижного состава – автобусов малой и средней вместимости.

Генеральным планом МО «Подгорнское сельское поселение» предусматривается реконструкция существующего здания автостанции в селе Подгорное, строительство крытых павильонов на конечных пунктах автобусных маршрутов (д. Черёмушки с. Сухой Лог) и на остановочных пунктах по всей маршрутной автобусной сети.

*Уровень автомобилизации и автомобильный транспорт.*

Обеспеченность населения легковыми автомобилями в личной собственности по МО «Чаинский район», по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Томской области, составляет 238 ед. на 1000 жителей, что несколько выше среднего показателя по региону (214 ед.). Отчасти объясняется это и тем, что в районе недостаточно развит общественный транспорт.

Таким образом, количество легковых автомобилей в личной собственности граждан, проживающих в МО «Подгорнское сельское поселение», составляет 1,6 тыс.ед.

На территории сельского поселения функционирует 2 автозаправочные станции (АЗС), которые расположены в непосредственной близости от села Подгорное на выезде из населённого пункта по автодороге «Бакчар – Подгорное – Коломино» в восточном направлении.

Уровень обеспеченности населения легковыми автомобилями индивидуального пользования в перспективе несколько увеличится и принят на период I очереди – 250 ед. на 1000 жителей, к расчетному сроку 300 ед.

Проектом предусматривается развитие сети объектов автосервиса.

В соответствие с нормами СП 42. 13330.2011 (актуализированный СНИП 2.07.01.-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.») для определения необходимых объемов предприятий технического обслуживания автомобилей (СТО) принят нормативный показатель – 200 легковых автомобилей на 1 пост технического обслуживания. Автозаправочные станции (АЗС) предусматривается размещать из расчета одной топливораздаточной колонки на 1200 легковых автомобилей.

В соответствии с нормами для обслуживания легковых автомобилей индивидуальных владельцев на территории МО «Подгорнское сельское поселение» требуется 2 топливораздаточные колонки АЗС и 12 постов СТО на расчетный срок.

Таким образом, двух имеющихся АЗС достаточно для обслуживания легковых автомобилей индивидуальных владельцев. При этом предусматривается строительство АГЗС в селе Подгорное в районе существующих АЗС.

Размещение обслуживающих устройств легкового транспорта (СТО) предусматривается в административном центре МО, селе Подгорное.

### *9.1.2 Водный транспорт*

Река Чая, один из относительно крупных притоков реки Обь, исторически являлась основным транспортным путём, по которому заселялись территории рассматриваемого муниципального образования. Теоретически, река Чая и на сегодняшний день считается судоходной от её впадения в реку Обь до села Подгорное. Практически судоходство осуществлялось по ней до момента ввода в эксплуатацию круглогодичных автомобильных дорог на территории современного Чаинского муниципального района. На современном этапе река Чая (кроме паромного сообщения, которое было описано выше) используется только местными жителями для передвижения на частных моторных лодках.

На протяжении всего расчётного срока проектирования (2011-2035 годы), согласно решениям Схемы территориального планирования Томской области, предусматриваются мероприятия направленные на возобновление и активизацию судоходства по рекам области с производством дноуглубительных работ и модернизацией навигационного оборудования. В границах МО «Подгорнское сельское поселение», возможно возобновление судоходства по реке Чая.

### *9.1.3 Воздушный транспорт.*

В 1,5 км к югу от с. Подгорное до первой половины 1990-х годов функционировал аэродром местных воздушных линий с грунтовой взлётно-посадочной полосой, который принимал самолёты класса Ан-2 и вертолёты. В настоящее время данный аэродром не используется и частично застроен – возобновление его работы невозможно.

На современном этапе, при необходимости, посадка вертолётов осуществляется на необорудованной вертолётной площадке в районе бывшего аэродрома. Кроме того, физическая возможность посадки вертолёта в экстренных случаях имеется и в других населённых пунктах.

***На период 1-ой очереди проектирования предусматривается оборудование вертолётной площадки для экстренного сообщения в юго-восточной части села Подгорное.***

## Внутрипоселковый транспорт

В населённых пунктах МО «Подгорнское сельское поселение» на сегодняшний день расположены следующие поселковые улицы и дороги (автодороги местного значения сельского поселения).

Таблица 9.2.1

| **Поселковые дороги и улицы местного значения МО "Подгорнское сельское поселение"** |
| --- |
| **наименование** | **Протяжённость, км** |  |
| **Автомобильные дороги и улицы в границах населённых пунктов** | **вид покрытия проезжей части** |
| **с. Подгорное** | **51,38** |   |
| улица Авиаторов | 1,23 | гравий |
| улица Белимова | 0,99 | гравий - грунт |
| Берёзовый переулок | 0,27 | гравий |
| Больничная улица | 0,49 | гравий |
| Верхне-Набережная улица | 1,15 | грунт |
| Восточная улица | 0,57 | гравий |
| Горная улица | 0,60 | гравий - грунт |
| Горный переулок | 0,35 | гравий |
| Еланский переулок | 0,36 | грунт |
| Заводская улица | 0,96 | гравий - грунт |
| Зелёная улица | 0,89 | гравий - грунт |
| **улица имени 60 лет ВЛКСМ** | 2,26 | а/бетон - гравий |
| Кленовая улица | 0,24 | гравий |
| Коммунальный переулок | 0,27 | гравий |
| Коммунистическая улица | 1,38 | гравий |
| Кооперативный переулок | 0,19 | гравий |
| **Ленинская улица** | 1,09 | а/бетон - гравий |
| улица Лермонтова | 2,37 | гравий - грунт |
| **Лесная улица** | 1,79 | а/бетон - гравий |
| Логовая улица | 2,60 | гравий - грунт |
| Майский переулок | 0,35 | грунт |
| улица имени В.П. Кайдалова | 1,48 | а/бетон - гравий |
| улица МК-44 | 0,26 | гравий |
| Молодёжная улица | 1,59 | гравий - грунт |
| Новая улица | 0,37 | гравий |
| Овражный переулок | 0,39 | гравий |
| Озёрная улица | 0,69 | гравий - грунт |
| улица Островского | 1,36 | гравий |
| Пионерская улица | 0,80 | гравий |
| Подгорная улица | 1,37 | гравий |
| Рабочая улица | 0,45 | гравий |
| Рябиновая улица | 0,30 | гравий |
| Сибирская улица | 0,49 | гравий |
| **Советская улица** | 3,13 | а/бетон - гравий |
| Сосновый переулок | 0,26 | грунт |
| Строительная улица | 0,56 | грунт |
| Тихий переулок | 0,26 | гравий |
| Томская улица | 1,18 | гравий - грунт |
| **Трактовая улица** | 2,93 | а/бетон |
| Учительский переулок | 0,29 | гравий |
| Цветочная улица | 0,69 | гравий |
| Школьная улица | 0,70 | гравий |
| Юбилейная улица | 1,97 | гравий - грунт |
| Южная улица | 1,48 | гравий |
| Таёжная улица,в том числе автодорога местного значения муниципального района вне границ населённых пунктов – «автоподъезд к с. Подгорное на левом берегу р. Чая (Рямовое)» | 2,78в том числе 1,5 | гравий |
| улица Гагарина (Рямовое) | 0,69 | грунт |
| Заречная улица (Рямовое) | 0,69 | грунт |
| Подлесная улица (Рямовое) | 0,69 | гравий |
| Северная улица (Рямовое) | 0,87 | грунт |
| Таёжный переулок (Рямовое) | 0,39 | грунт |
| Воздушная улица | 1,10 | гравий |
| улица Победы | 1,30 | грунт |
| Соборная улица | 0,80 | грунт |
| **д. Кирпичное,** Иксинская улица | **3,28** | грунт |
| **д. Минеевка,** Береговая улица | **0,79** | гравий |
| **п. Трудовой,** Трудовая улица | **0,79** | гравий |
| **с. Мушкино** | **4,37** |   |
| Западная улица | 0,32 | грунт |
| Октябрьская улица | 3,56 | грунт |
| Солнечная улица | 0,49 | грунт |
| **д. Григорьевка** | **3,18** |   |
| Кедровая улица | 1,1 | грунт |
| Мостовая улица (автодорога регионального значения «Бакчар – Подгорное – Коломино») | 1,1 | а/бетон - гравий |
| улица Энергетиков | 1,0 | гравий |
| **п. Элитное** | **1,35** |   |
| Полевая улица | 0,82 | гравий |
| Речная улица | 0,53 | грунт |
| **п. Черёмушки** | **1,02** |   |
| Садовая улица | 0,6 | грунт |
| Светлая улица | 0,42 | гравий |
| **с. Ермиловка** | **3,81** |   |
| Новая улица | 3,45 | гравий |
| Зелёная улица | 0,36 | грунт |
| **с. Сухой Лог,** Центральная улица | **2,8** | грунт |
| **с. Чемондаевка** | **3,79** |   |
| Центральная улица | 1,95 | гравий |
| Новая улица | 0,35 | грунт |
| Молодёжная улица | 0,25 | грунт |
| улица Таяба | 0,85 | грунт |
| Трактовая улица (автодорога регионального значения «Бакчар – Подгорное – Коломино») | 0,39 | а/бетон |
| **Всего по поселению** | **77,25** |   |

***Село Подгорное***

Основные поселковые улицы:

* Трактовая улица, по который осуществляется въезд в населённый пункт со стороны автодороги «Бакчар – Подгорное – Коломино»,
* Ленинская улица – центральная улица в селе Подгорное, по которой осуществляется подъезд к паромной переправе через реку Чая,
* Улица имени 60 лет ВЛКСМ – выезд из населённого пункта по автодороге регионального значения «Подгорное – Игнашкино»,
* Лесная улица – подъезд к центральной районной больнице,
* Таёжная улица – связывает удалённую заречную часть села Подгорное с его центральной частью. Мост через реку Чая отсутствует – летом функционирует паромная переправа, в зимнее время – ледовая переправа. Таёжная улица частично проходит вне границ населённого пункта (является автодорогой местного значения муниципального района «автоподъезд к с. Подгорное на левом берегу реки Чая (Рямовое)»).

Грузовое движение на жилой территории села Подгорное незначительно. Основные пути грузового транспорта – Трактовая улица и улица имени 60 лет ВЛКСМ.

В настоящее время протяженность улично-дорожной сети села Подгорное составляет 51,2 км. Асфальтобетонное покрытие проезжих частей имеется только на основных улицах. Доля улиц с асфальтобетонным покрытием составляет 15%, доля улиц с переходным типом покрытия – 60%, грунтовые дороги – 25%.

На протяжении расчётного срока необходимо решить следующие задачи по развитию улично-дорожной сети села Подгорное.

1. Вывод прогнозируемого транзитного движения автотранспорта за территорию населённого пункта. Для достижения этой цели предлагается строительство транспортного обхода села Подгорное с юго-западной и западной стороны длиной 5,5 км, что уже было указано выше.

В качестве основных путей грузового движения на протяжении расчётного срока будут использоваться участки Трактовой улицы, улицы имени 60 лет ВЛКСМ, а также проектирующийся транспортный обход села Подгорное. Строительство транспортного обхода обеспечит вывод грузового движения за пределы жилой территории села. Кроме того, предусматривается реконструкция Трактовой улицы и улицы имени 60 лет ВЛКСМ, включающая в себя: расширение проезжих частей до 7 метров, укладку асфальтобетонного покрытия на всём протяжении (ликвидация участков с гравийным покрытием), строительство тротуаров, освещение, обеспечение водоотвода.

1. Создание устойчивой круглогодичной связи между центральной и левобережной частью села Подгорное на период I очереди проектирования (2012-2020 год) – строительство моста через реку Чая в створе Ленинской улицы, а также реконструкция с укладкой асфальтобетонного покрытия проезжей части Таёжной улицы (протяжённость в границах населённого пункта – 1,5 км).
2. Создание дополнительных связей между центральной, расположенной у реки, частью села Подгорное, и западной (нагорной) частью на период I очереди проектирования (2012-2020 год). Реконструкция с укладкой асфальтобетонного покрытия Лесной улицы (1,8 км), участка Логовой улицы (0,5 км) и участка улицы Лермонтова (0,5 км). Строительства участка магистральной улицы с целью обеспечения сквозного движения с Логовой улицы на улицу Лермонтова (0,4 км).
3. Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети – расширение проезжих частей на магистральных улицах до ширины – 6,0 м, строительство тротуаров, озеленение, освещение, обеспечение водоотвода с проезжих частей.
4. Реконструкция улиц с улучшением типа дорожного покрытия:
* Укладка асфальтобетонного покрытия на период I очереди проектирования (2012-2020 год):
	+ Восточная улица (0,6 км);
	+ участок Заводской улицы (0,3 км);
	+ улица имени В.П. Кайдалова (1,5 км);
	+ Молодёжная улица (1,6 км);
	+ участок Ленинской улицы (0,3 км);
	+ участок улицы Островского от Ленинской улицы до Школьной улицы (0,4 км);
	+ участок Советской улицы от Подгорной улицы до Новой улицы (1,0 км);
	+ Школьная улица (0,7 км);
	+ участок Юбилейной улицы (1 км);
	+ участок Южной улицы (1 км);
	+ Подлесная улица (Рямовое) – 0,7 км;
	+ Северная улица (Рямовое) – 0,9 км.
* Укладка асфальтобетонного покрытия к расчётному сроку проектирования (2021-2035 год):
	+ улица Авиаторов (1,2 км);
	+ улица Белимова (1,7 км);
	+ Горная улица (0,6 км);
	+ Горный переулок (0,4 км);
	+ Зелёная улица (0,9 км);
	+ Коммунистическая улица (1,4 км);
	+ Озёрная улица (0,7 км);
	+ участок улицы Островского от Ленинской улицы до Подгорной улицы (0,3 км);
	+ Подгорная улица (1,4 км);
	+ Сибирская улица (0,5 км);
	+ Сосновый переулок (0,5 км);
	+ Томская улица (1,2 км);
	+ Цветочная улица (0,7 км);
	+ участок Юбилейной улицы (1 км);
	+ участок Южной улицы (1 км);
	+ улицы в районах нового жилищного строительства в юго-западной части села Подгорное – 1,5 км.
* укладка гравийного покрытия на всех грунтовых улицах и проездах.
1. Дальнейшее развитие улично-дорожной – строительство улиц в районах жилищного строительства:
* На период I очереди проектирования (2012-2020 год):
	+ продолжение улицы Белимова (гравийное покрытие) в западном направлении до пересечения с Трактовой улицей (0,7 км);
	+ продолжение Восточной улицы (асфальтобетонное покрытие) в юго-западном направлении до пересечения с Трактовой улицей (1,1 км);
	+ продолжение Соснового переулка (гравийное покрытие) в западном направлении (0,25 км);
	+ продолжение Заречной улицы (Рямовое) в западном направлении до пересечения с улицей Гагарина (гравийное покрытие – 0,2 км);
	+ улицы в районах нового жилищного строительства в юго-западной части села Подгорное – 6,65 км, в том числе 2,35 км магистральные с асфальтобетонным покрытием;
	+ улицы в районе нового жилищного строительства в юго-восточной части села Подгорное – 1,0 км;
	+ улица в северной части села Подгорное (гравийное покрытие) – 0,25 км;
* К расчётному сроку проектирования (2021-2035 год):
	+ продолжение Томской улицы (асфальтобетонное покрытие) в юго-восточном направлении (0,5 км);
	+ продолжение Молодёжной улицы (гравийное покрытие) в восточном направлении до пересечения с проектируемым транспортным обходом села Подгорное (0,9 км);
	+ улицы в районах нового жилищного строительства в юго-западной части села Подгорное – 4,2 км (в том числе 1,4 с асфальтобетонным покрытием).
1. Организация внутрипоселковых автобусных маршрутов. Увеличение площади жилой застройки села Подгорное вызывает необходимость введения двух внутрипоселковых автобусных маршрутов, трассы которых должны обеспечивать связь существующих и проектируемых жилых кварталов со всеми социально-значимыми объектами населённого пункта (администрация, объекты здравоохранения, образования, культуры и спорта, торговли и пр.). Предусматривается введение следующих маршрутов на период I очереди проектирования (2012-2020 год):
	* Заводская улица – район нового жилищного строительства – продолжение Восточной улицы – Восточная улица – Молодёжная улица – Юбилейная улица – улица имени В.П. Кайдалова – Южная улица – Лесная улица – Ленинская улица – Трактовая улица – улица имени 60 лет ВЛКСМ – д. Мушкино;
	* Заводская улица – район нового жилищного строительства – Юбилейная улица – Трактовая улица (автостанция) – Ленинская улица – мост через реку Чая – Таёжная улица – Рямовое.

При обслуживании внутрипоселковых автобусных маршрутов предлагается использовать автобусы малой или средней вместимости. Необходимо количество рейсов по каждому из маршрутов – 10-15 ежедневно.

На конечных пунктах автобусных маршрутов необходимо строительство разворотных колец, вдоль трасс маршрутов – строительство остановочных пунктов.

Таким образом, протяжённость внутрипоселковых автобусных маршрутов составит к 2020 году 15,4 км.

1. Проектом намечены территории для размещения автостоянок у объектов культурно-бытового и делового назначения (на сегодняшний день в селе Подгорное расположена только одна крупная автостоянка – на Ленинской улице рядом со зданием администрации МО «Чаинский район» и стадионом):
	* на Лесной улице рядом со зданием центральной районной больницы;
	* в конце Южной улицы в районе планируемого музея кулайской культуры;
	* на Трактовой улице в районе автостанции;
	* на улице имени 60 лет ВЛКСМ в районе лыжной базы.
2. Строительство гаражного кооператива на Советской улице с количеством гаражей боксового типа не более 200 ед. Так как в селе Подгорное основная масса населения проживает в индивидуальном жилом фонде, хранение индивидуальных автомобилей зачастую осуществляется в пределах приусадебных участков. Численность населения, проживающего в многоквартирном жилом фонде, не превышает 1,0 тыс.чел. и на протяжении расчётного срока не будет увеличиваться. Следовательно, необходимое количество машино-мест, требующихся в гаражах, с учётом увеличения уровня автомобилизации, не превышает 250, требуемая площадь гаражей боксового типа – 0,8 га.
3. На выезде из села Подгорное в южном направлении предусматривается размещение АГЗС и СТО (в районе функционирующих АЗС) с учетом транзитного автотранспорта.
4. Оборудование вертолётной площадки для экстренного сообщения в южной части населённого пункта.

В результате проектных мероприятий протяженность улично-дорожной сети села Подгорное увеличится на I-ю очередь проектирования до 54,3 км, к расчётному сроку проектирования протяжённость улично-дорожной сети составит 59,8 км. Доля улиц с асфальтобетонным покрытием проезжих частей возрастёт к 2020 году до 44% от общей протяженности улично-дорожной сети села, к 2035 году – до 67%.

Прочие населённые пункты

В настоящее время протяженность улично-дорожной сети 10 малых населённых пунктов МО «Подгорнское сельское поселение» составляет 25,7 км. Доля улиц с асфальтобетонным покрытием составляет 6%, доля улиц с переходным типом покрытия – 31, грунтовые дороги – 63%.

Асфальтобетонное покрытие проезжих частей имеется только в деревне Григорьевка и селе Чемондаевка, через которые проходят автодороги регионального значения с асфальтобетонным покрытием.

На протяжении расчётного срока необходимо проводить реконструкцию имеющихся улиц и автодорог в сельских населённых пунктах. Укладка асфальтобетонного покрытия предусматривается:

* + в с. Чемондаевка на Центральной улице (протяжённость – 1,0 км);
	+ в с. Мушкино на Октябрьской улице (1,5 км);
	+ в п. Трудовой на Трудовой улице (0,8 км);
	+ в д. Минеевка на Береговой улице (1,0 км).

Кроме того, необходима укладка гравийного покрытие на всех улицах, где в настоящее время имеется только грунтовое покрытие. Таким образом, к 2035 году на территории МО «Подгорнское сельское поселение не останется улиц с грунтовым покрытием, доля улиц с асфальтобетонным покрытием составит 25%, доля улиц с переходным типом покрытия – 75%.

Также предусматривается строительство новых улиц:

* + в д. Минеевка, общей протяжённостью 0,8 км;
	+ в п. Трудовой – 0,5 км;
	+ в с. Ермиловка – 0,4 км.

Для обслуживания автобусных маршрутов необходимо строительство разворотных колец и остановочных павильонов в центральной части села Мушкино на Октябрьской улице и в селе Сухой Лог на Центральной улице.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год). На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 110, легковых – 1200.

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Протяженность улично-дорожной сети населенных пунктов МО «Подгорнское сельское поселение» по этапам проектирования, км

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование поселений | Существ.Положение | I-я очередь | Расчетный срок |
| 1 | с. Подгорное, всего,в том числе с асфальтобетонным покрытием | 51,27,6 | 54,323,7 | 59,832,3 |
| 2 | д. Кирпичное | 3,28 | - | - |
| 3 | д. Минеевка | 0,8 | 1,0 | 1,6 |
| 4 | п. Трудовой | 0,8 | 1,0 | 1,3 |
| 5 | с. Мушкино | 4,4 | 4,4 | 4,4 |
| 6 | д. Григорьевка | 3,2 | 3,2 | 3,2 |
| 7 | д. Элитное | 1,4 | 1,4 | 1,4 |
| 8 | п. Черёмушки | 1,0 | - | - |
| 9 | с. Ермиловка | 3,8 | 3,8 | 4,2 |
| 10 | с. Сухой Лог | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| 11 | с. Чемондаевка | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
|  | ВСЕГО | 77,25 | 75,7 | 82,5 |

**1.5. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**1.7. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**1.8. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Подгорнского сельского поселения, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Томской области и муниципальных программ муниципального образования Чаинский район, реализуемых на территории поселения.

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

**1.9. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Подгорнского сельского поселения**

**2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

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

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки, это в среднем 11,8 га.

Расчет ландшафтно-рекреационных территорий производится согласно нормам СНиП 2.07.01.-89\*. Площадь озелененных территорий для сельских поселений рассчитывается, исходя из норматива 12 м2/чел. Площадь озелененных территорий на расчетный срок составляет 7,8 га.

Расчет коммунально-складской зоны производится, исходя из норматива 2,5 м2 на одного человека постоянного населения и 6 м2 на одного отдыхающего (временного населения). Потребность в коммунально-складской зоне составит 1,7 га, в том числе:

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

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

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории поселения;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

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

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

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

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

**2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории района поселения не развит.

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

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

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

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

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

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

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

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

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

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 7 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

**2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории Подгорнского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 6500 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом суммарное количество автомобилей составит 1950 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

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

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

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2025 г. для Подгорнского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

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

 Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

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

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

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

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

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Подгорнского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

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

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

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

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

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

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

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

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

*1. Учет в территориальном планировании сельского поселения* *мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).*

*2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).*

*3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах сельского поселения* *(весь период).*

*4. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).*

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Подгорнского сельского поселения составит 27% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

*1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);*

*2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);*

*3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).*

**4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

*1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);*

*2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);*

*3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).*

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020г.):

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

на расчётный срок (2025г.):

* + упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
	+ проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
	+ строительство новых главных и основных автодорог;

 - строительство улично-дорожной сети на территории поселения нового жилищного строительства.

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Чаинского района и органов государственной власти Томской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

* + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2016-2017 гг;
	+ капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2025 гг;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2025 гг;

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

 Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования Чаинский район, бюджета Подгорнского сельского поселения.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2025 годов составляет 419 553,3 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год - 7045,2 тыс. рублей;

2018 год - 6130,0 тыс.рублей;

2019 год - 6150,0 тыс.рублей;

2020 год - 7230,0 тыс.рублей

2021-2025 год - 30000,0 тыс.рублей

 На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники. Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным закон"О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

|  |
| --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |