

**ПРОГРАММА**  
**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**  
**сельского поселения СП «Село Брынь» на 2017 – 2027 гг.»**

**2017 год**

## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «Село Брынь» на 2017 – 2027 годы (далее – Программа)
Основания для разработки Программы	Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав сельского поселения «Село Брынь», Генеральный план сельского поселения «Село Брынь».
Заказчик Программы	Администрация сельского поселения «Село Брынь», Калужская область, Сухиничский район, с. Брынь, д. 102а
Разработчик Программы	Администрация сельского поселения «Село Брынь», Калужская область, Сухиничский район, с. Брынь, д. 102а
Ответственный исполнитель Программы	Администрация сельского поселения «Село Брынь», Калужская область, Сухиничский район, с. Брынь, д. 102а
Цель Программы	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения «Село Брынь» Сухиничского района Калужской области
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей городского поселения;</li> <li>- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения;</li> <li>- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.</li> </ul>
Целевые показатели (индикаторы) Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);</li> <li>- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</li> <li>- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.</li> </ul>
Срок и этапы реализации Программы	Период реализации Программы с 2017 по 2027 годы.
Объемы требуемых капитальных вложений	<ul style="list-style-type: none"> <li>- средства местного бюджета:</li> <li><b>2018 год</b> – 100 тыс. рублей;</li> <li><b>2019 год</b> – 100 тыс. рублей;</li> <li><b>2020 год</b> – 100 тыс. рублей;</li> <li><b>2021 год</b> – 150 тыс. рублей;</li> <li><b>2022 год</b> – 150 тыс. рублей;</li> <li><b>2023 год</b> – 150 тыс. рублей;</li> <li><b>2024 год</b> – 200 тыс. рублей;</li> <li><b>2025 год</b> – 200 тыс. рублей;</li> </ul>

	<b>2026 год</b> – 200 тыс. рублей; <b>2027 год</b> – 250 тыс. рублей; Финансирование местного бюджета ежегодно уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год.
Ожидаемые результаты реализации Программы	В результате реализации Программы к 2027 году предполагается: 1. Развитие транспортной инфраструктуры. 2. Развитие транспорта общего пользования. 3. Развитие сети дорог поселения. 4. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения. 5. Повышение безопасности дорожного движения.

## **1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения «Село Брынь»**

### **1.1. Социально — экономическое состояние сельского поселения «Село Брынь»**

Сельское поселение «Село Брынь» располагается в западной части Сухиничского района Калужской области и граничит:

- На севере с СП «Село Шлиппово»;
- На северо-востоке с СП «Деревня Алнеры»;
- На востоке с СП «Деревня Бордуково» и СП «Деревня Ермолово»;
- На юге и западе с Думиничским районом.

Территория – 6,3 тыс. га или 5,1% от площади Сухиничского района.

Население сельского поселения составляет 634 чел. на 01.01.2013 г. (по данным Администрации сельского поселения) или около 2,6% от общей численности Сухиничского района.

В состав сельского поселения «Село Брынь» входят 11 населенных пунктов: с. Брынь, дер. Бариново, дер. Богородицкое, дер. Веребьево, с. Кириллово, дер. Куклино, дер. Острогубово, с. Охотное, с. Попково, дер. Тешелово, Казарма 161 км.

Центром сельского поселения является с. Брынь, где проживает около 67% всего населения муниципального образования.

### **1.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Внешние транспортно-экономические связи сельского поселения осуществляются автомобильным транспортом, однако, по территории проходит участок железной дороги «Сухиничи - Фаянсовая».

По территории сельского поселения «Село Брынь» проходят автомобильные дороги федерального и регионального значения:

- участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-3 «Украина» (протяженность в границах сельского поселения около 7,0 км)
- участок автомобильной дороги общего пользования регионального значения Козельск – Сухиничи – М-3 «Украина» (протяженность в границах сельского поселения около 3,4 км)
- автомобильная дорога общего пользования регионального значения М-3 «Украина» - Брынь (протяженность 2,3 км)
- автомобильная дорога общего пользования регионального значения М-3 «Украина» - Попково (протяженность 1,0 км)

Улично-дорожная сеть населенных пунктов представляет собой систему продольных и поперечных улиц, обеспечивающих транспортную связь между жилыми и

иными зонами, и обеспечивающих выполнение основной работы пассажирского транспорта, выход на внешние автомобильные дороги.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения составляет 16,6 км.

В развитии транспортной сети приоритет отдан реконструкции и модернизации существующей сети.

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

Улично-дорожная сеть поселения является частью путей сообщения, обеспечивающих необходимые грузовые и пассажирские связи между отдельными функциональными зонами поселения и внутри отдельных зон и других поселенческих территорий. Улично-дорожная сеть составляет часть территории, ограниченной красными линиями и предназначенной для движения транспорта, и пешеходов; прокладки различных сетей инженерного оборудования; размещения зеленых насаждений. Транспортное сообщение городского поселения на расчетный срок обеспечивается автомобильным транспортом, в роли общественного транспорта используется автобус.

В развитии автотранспортной сети приоритет отдается реконструкции и модернизации существующей сети, оборудованию парковочных мест, остановок маршрутных транспортных средств. Так как количество транспорта с каждым годом увеличивается необходимо пересмотреть подходы к транспортной логистике: перенаправлять основные потоки транспорта в обход центральной части поселка, регулировать скоростной режим движения светофорами и искусственными неровностями.

Развитие поселения предусматривает дальнейшее жилищное строительство с увеличением численности постоянно проживающего населения, что в свою очередь приведет к увеличению парка легкового индивидуального автотранспорта, а значит и дополнительное строительство гаражей и паркингов, а также объектов сервисного обслуживания.

### **1.4. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Поселения**

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии Поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Улично-дорожная сеть Поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы - по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Центральные улицы населенных пунктов Поселения не оснащены тротуарами.

К недостаткам улично-дорожной сети Поселения можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требованиям СНиП 2.07.01-89\*;
- большая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;
- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, из-за чего возможно возникновение ДТП на улицах Поселения.

#### **1.5. 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). Хранение автотранспорта на территории Поселения осуществляется, в основном, в пределах участков придомовых территорий жителей Поселения. Гаражно-строительных кооперативов в Поселении нет.

#### **1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока**

Транспорт - важная составная часть инфраструктуры Поселения, удовлетворяющая потребности населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий Поселения. Основным видом пассажирского транспорта Поселения является автобус.

Пассажирские автомобильные перевозки на территории Поселения осуществляются Индивидуальным предпринимателем Селезевым Сергеем Александровичем. Большинство трудовых передвижений в Поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

#### **1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное движение происходит по тротуарам и по краям проезжих частей улиц в случаях отсутствия пешеходных дорожек (тротуаров).

Велосипедное движение преимущественно осуществляется по краям проезжих частей улиц.

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

В настоящее время грузовые и пассажирские перевозки на территории поселения осуществляются автомобильным транспортом.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры Сухиничского района, включая сельское поселение «Село Брынь», тесно связаны с реконструкцией и модернизацией транспорта, как в областном масштабе, так и на муниципальном уровне, вызванной недостаточной протяженностью и низким техническим уровнем дорог.

Дорожная сеть общего пользования регионального и межмуниципального значения на территории поселения находится в ведении министерства дорожного хозяйства

Калужской области и администрации муниципального района «Сухиничский район». Остальные дороги находятся в ведении сельского поселения «Село Брынь».

**Таблица 1. Перечень автомобильных дорог, являющихся собственностью сельского поселения «Село Брынь» МР «Сухиничский район»**

Наименование дорог	Идентификационные номера	Протяженно сть км.	Тип покрыти я	Мосты шт/п.м.	Трубы шт/п.м.
Автомобильная дорога по селу Брынь	29 236 836 ОП МП-001	3,3	Щ-2,1 гр.-1,1		1/6,0
Автомобильная дорога по селу Охотное	29 236 836 ОП МП-002	3.8	ЦБ-0,9 Щ-0,6 Гр.- 2,3	1/5,0	
Автомобильная дорога по селу Попково	29 236 836 ОП МП-003	2,7	ЦБ-1,2 Гр.-2,5		1/6,0
Автомобильная дорога по деревне Куклино	29 236 836 ОП МП-004	0,6	гр		
Автомобильная дорога по деревне Тешелово»	29 236 836 ОП МП-005	0,5	гр		
Автомобильная дорога по деревне Острогубово»	29 236 836 ОП МП-006	1.9	гр		1/6,0
Автомобильная дорога по деревне Кириллово»	29 236 836 ОП МП-007	2,4	гр		
Автомобильная дорога по деревне Богородицкое»	29 236 836 ОП МП-008	0,7	гр		
Автомобильная дорога по деревне Веребьево	29 236 836 ОП МП-009	0,5	гр		
Автомобильная дорога по деревне Бариново	29 236 836 ОП МП-010	0,2	гр		
Всего по поселению		16,6	Щ-2,7 ЦБ-2,1 Гр-11,8	1-5,0	3,0/18,0
В т.ч. Цементнобетонны е (цб )					
Асфальтобетонные (а)					
Щебеночные (щ)					
Грунтовые (гр)					

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог V категории, предназначенных не для скоростного движения. 29% дорог общего пользования местного

значения имеют твердое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог осуществляется в соответствии с установленными критериями.

Сельское поселение «Село Брынь» находится относительно недалеко от районного и областного центров, что создает оптимальные условия для перемещения сырья и готовых товаров. Отсутствие альтернативных видов транспорта предъявляет большие требования к автомобильным дорогам.

Дорожная сеть представлена дорогами общего пользования местного значения. Общая протяженность автодорог общего пользования местного значения в поселении составляет 16,6 км. Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 16,6 км. На дорогах с покрытием, последнее часто требует усиления, имеет место несоответствие по геометрическим и другим параметрам.

Существует нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог общего пользования местного значения;

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

### **1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

### **1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека**

Характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

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

*Воздействие шума.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в

части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

### **1.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы Поселения**

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Генеральный план сельского поселения «Село Брынь», утвержденный Решением Сельской Думы СП «Село Брынь» от 09.12.2013 № 183.

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий, разрабатываемых в Поселении, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Калужской области и муниципальных программ, реализуемых на территории Поселения.

Муниципальным заказчиком и разработчиком Программы и ответственным за ее реализацию является администрация сельского поселения «Село Брынь».

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

Улично-дорожная сеть населенных пунктов представляет собой систему продольных и поперечных улиц, обеспечивающих транспортную связь между жилыми и иными зонами, и обеспечивающих выполнение основной работы пассажирского транспорта, выход на внешние автомобильные дороги.

В развитии транспортной сети приоритет отдан реконструкции и модернизации существующей сети.

**Таблица 2.**

№	Показатели	Ед. изм.	Данные на 01.01.2017 г.
1	Общее протяжение уличной сети	км	16,6

### **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий. Денежные средства за последние 5 лет на финансирование транспортной инфраструктуры, в бюджете муниципального образования сельское поселение «Село Фролово» предусматриваются в достаточно маленьком объеме.



## **2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозов груза на территории поселения**

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

В период реализации программы прогнозируется тенденция небольшого роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

На территории сельского поселения проживает 634 человека, в том числе: трудоспособного возраста – 364 человек, дети до 18 - летнего возраста 83 человек.

Из большого числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём, состояние дорог поселения, газификация населенных пунктов.

Население поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности. Поэтому приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является создание комфортных условий с точки зрения обеспеченности современным инженерным оборудованием.

Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

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

Основными транспортными артериями в поселке являются главные улицы и основные улицы в жилой застройке. Названий улиц в деревнях нет, существует только нумерация жилых домов. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная. Транзитное движение транспорта осуществляется через с. Брынь.

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным центром будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

### **2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на

уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

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

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

## **2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

Транспортное сообщение сельского поселения на расчетный срок обеспечивается автомобильным транспортом, в роли общественного транспорта используется автобус, автобусные маршруты обеспечивают связь поселения с городом Сухиничи и с городом Калуга.

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как жилые дома в населенных пунктах имеют участки для содержания и обслуживания жилого дома, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

## **3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и

эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

#### **4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

#### **5. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения, предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения:

**Таблица 4. ПЕРЕЧЕНЬ программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения «Село Брынь» на 2017 – 2027 годы**

№	Наименование мероприятий	Срок реализации	Объем финансирования тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятий	
1	Автомобильная дорога по деревне Куклино	2018	100	Администрация СП «Село Брынь»	
2	Автомобильная дорога по деревне Веребьево	2019	100	Администрация СП «Село Брынь»	
3	Автомобильная дорога по деревне Богородицкое»	2020	100	Администрация СП «Село Брынь»	
4	Автомобильная дорога по деревне Кириллово»	2021	150	Администрация СП «Село Брынь»	
5	Автомобильная дорога по деревне Тешелово	2022	150	Администрация СП «Село Брынь»	
6	Автомобильная дорога по деревне Бариново	2023	150	Администрация СП «Село Брынь»	
7	Автомобильная дорога по селу Попково	2024	200	Администрация СП «Село Брынь»	
8	Автомобильная дорога по деревне Острогубово	2025	200	Администрация СП «Село Брынь»	
9	Автомобильная дорога по селу Охотное	2026	200	Администрация СП «Село Брынь»	
10	Автомобильная дорога по Селу Брынь	2027	250	Администрация СП «Село Брынь»	
	ИТОГО		1600		

## **6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

Стоимость мероприятий определяется на основании укрупненных сметных нормативов по «Сборнику укрупненных затрат по застройке, инженерному оборудованию, благоустройству и озеленению городов разной величины и народнохозяйственного профиля для всех природно-климатических зон страны» (Москва, 1986г.) с учетом индексов изменения рыночной стоимости строительно-монтажных работ, а также оценок экспертов, преysкурантов и открытых источников информации с учетом уровня цен на 2015г.

Источниками финансирования мероприятий являются бюджетные и внебюджетные средства. Внебюджетными источниками могут являться средства физических лиц и организаций.

## **7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

Основной оценкой эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения является:

- улучшение качества жизни населения;
- обеспечение сохранности и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения
- повышение качества транспортного обслуживания и создание условий для выравнивания уровня транспортной обеспеченности населения сельского поселения «Село Брынь»
- обеспечение охраны жизни, здоровья граждан и их имущества, гарантии их законных прав на безопасные условия движения на дорогах.

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

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