**ПРОЕКТ**

**АДМИНИСТРАЦИЯ БУЛУКТИНСКОГО СЕЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО  
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЛМЫКИЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г № \_\_\_\_\_ п.Бурата

|  |  |
| --- | --- |
| *Об утверждении муниципальной программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия на 2019-2032 годы».* |  |

В соответствии с приказом Министерства регионального развития РФ от 06.05.2011 № 204 «О разработке программ комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципальных образований», Федеральным законом от 06.10.2003 № 131 -ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации, руководствуясь Уставом Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Муниципальную программу «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия на 2019-2032 годы» согласно приложению к настоящему решению.
2. Настоящее Постановление вступает в силу после его официального обнародования на сайте Администрации Приютненского района, на информационных стендах Булуктинского сельского муниципального образования.
3. Контроль за выполнением постановления оставляю за собой (Муджикова М.С.).

Глава

Булуктинского СМО РК М.С. Муджикова

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия

до 2032 года

Оглавление

Введение…………………………………………………………………………………. 3

Паспорт программы…………………………..………………………………………… 5

Общие сведения…………………………………..……………………………………… 9

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения………………………………………………………………….…………….. 22

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения…………………………… 27

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения…...………………………………………………………………………… …32

4. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры…………..…………. 34

5. Оценка эффективности мероприятий программы……………………..………… 36

6. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения…………………………………………… 40

Введение.

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования. Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям: − демографическое развитие; − перспективное строительство; − состояние транспортной инфраструктуры. Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются: − обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования; − обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; − развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования; − развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании; − обеспечение условий для управления транспортным спросом; − создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; − создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; − условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; − эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

Паспорт программы.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия на период с 2019 до 2032гг. |
| Основание для разработки Программы | Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:  1.Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2.Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».  4. Генеральный план и Правил землепользования и застройки Булуктинскго СМО РК от 29 декабря 2012г. |
| Заказчик Программы | Администрация Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия |
| Цели Программы | − развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; − повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; − повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; − создание условий для управления транспортным спросом |
| Задачи Программы | − увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  − повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  − обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;  − увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;  − создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  − создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. |
| Целевые индикаторы и показатели | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:  − Финансовое обеспечение исполнения программы;  − Количество маршрутов общественного автомобильного транспорта;  − Протяженность велосипедных дорожек;  − Протяженность улично-дорожной сети;  − Протяженность тротуаров;  − Уровень автомобилизации населения;  − Число зарегистрированных ДТП. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2020 – 2024 годы и на перспективу до 2032 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Запланированные мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

**Общие сведения Булуктинского СМО РК.**

Булуктинское сельское муниципальное образование Республики Калмыкия образовано в современном виде в соответствии с Законом Республики Калмыкия от 20. 12. 2005 № 250-III-З «Об организации местного самоуправления в Республике Калмыкия».

В соответствии с Указом Президента Республики Калмыкия от 26 декабря 2001 года № 235 «Об утверждении Реестра административно-территориальных Республики Калмыкия» (с изменениями от 25 июня 2002 года № 137, от 31 июля 2002 года № 155, от 21 мая 2009 года № 74, от 9 февраля 2010 года № 42) и пунктом 3 статьи 1 Устава Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия (принят решением Собрания депутатов Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия №11 от 09 июня 2010 г.) в состав территории муниципального образования входят:

1.) пос. Бурата;

2.) пос. Нарын.

Административный центр муниципального образования - пос. Бурата. Указанный административный центр является местом нахождения представительного органа муниципального образования.

Муниципальное образование расположено в северо-восточной части Приютненского района Республики Калмыкия, на Ергенинской возвышенности.



Территория СМО включает два участка, разделённых между собой территорией Элистинского городского округа, соединенных участком автомобильной трассы регионального значения:

1.) Основной участок, расположенный в северной части (в том числе земли населенных пунктов п. Бурата и п. Нарын);

2.) Территория, расположенная в южной части, в пределах которой располагается ряд животноводческих стоянок.

Булуктинское СМО граничит:

На севере – с Элистинским ГО РК;

На западе – с Песчаным и Нартинским СМО РК;

На юге – с Первомайским СМО РК;

На востоке – с Целинным РМО и Элистинским ГО РК

Булуктинское СМО имеет много сухопутных соседей первого порядка, в том числе одно городское поселение, что создает благоприятные условия для развития экономических и транзитных связей и оказывает непосредственное влияние на уровень социально-экономического развития муниципального образования.

*Экономико-географическое положение:*



Сельское муниципальное образование расположено в северо-восточной части Приютненского РМО, в западной части Республики Калмыкия. Общая площадь земель в границах муниципального образования составляет 14951 га или 149,51 км2, что составляет почти 4,8% от площади всего Приютненского района. По данным администрации муниципального образования численность населения на 01.01.2018 года составляет 1146 человек или 9,2% от всего населения Приютненского района. Плотность населения – 7,6 чел. на км2. Ближайшим городским поселением является город Элиста (столица Республики Калмыкия). От административного центра Приютненского района – села Приютного планируемое поселение расположено в 80 км; от центра субъекта поселок Бурата находится в 12 км.

В соответствии с утвержденной схемой территориального планирования Республики Калмыкия, рассматриваемая территория как часть Приютненского района располагается в Центральной природно-хозяйственной зоне (включающей также территорию 6 других районов и городской округ - Элисту).

Булуктинское СМО имеет много сухопутных соседей первого порядка, в том числе одно городское поселение, что создает благоприятные условия для развития экономических связей и оказывает непосредственное влияние на уровень социально-экономического развития.

Относительно ведущих транспортных магистралей республики положение планируемого поселения можно охарактеризовать как полупериферийное. Через территорию Булуктинского СМО проходят дороги регионального уровня, соединяющая ее с городом Элиста, поселком Первомайским, Ики-Бурулом и другими поселениями. В непосредственной близости от поселения проходит автомобильная дорога федерального уровня – трасса А154 Ставрополь-Элиста-Астрахань.

Булуктинское СМО находится в зоне влияния крупнейшего промышленного центра Республики Калмыкия, основные отрасли специализации территории – овцеводство шерстно-мясного направления и скотоводство мясного направления. Растениеводство зернового направления.

Промышленное производство на территории Булуктинского СМО отсутствует.

Положение Булуктинского СМО в сети учреждений социальной инфраструктуры Республики Калмыкия также оценивается как полупериферийное: центром вторичного социального обслуживания населения является административный центр – село Приютное, услуги более высокого уровня (высшее образование, культурно-досуговые услуги) жители могут получить в Элисте.

Рассмотрев все преимущества и недостатки расположения рассматриваемого муниципального образования, его ЭГП можно оценить как полупериферийное в Республике Калмыкия и полуперефирийное в Приютненском районе и в целом выгодное.

*Кратка историческая справка:*

*Приютненский район.*

24 января 1938 года был образован Приютинский улус. В 1943 году в связи с депортацией калмыцкого народа территория улуса была передана Ставропольскому краю. В связи с образованием Калмыцкой автономной области был вновь образован Приютненский район.

*Булуктинское СМО.*

Границы Булуктинского СМО установлены Законом Республики Калмыкия от 17 июня 2002 года № 217-II-З «Об установлении границ Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия».

*Поселок Бурата.*

Бурата (калм. Бурата) – лозовой. Урочище Бурата было одним из мест кочевий Оргакинского аймака. В 1885 году калмыки Оргакинского аймака манычской части Малодербетовского улуса отвели нойону Тундутову 500 десятин земли в урочище Бурата, где впоследствии он поставил дом со службами. Эту дату, по всей видимости, можно считать датой основания села. После возвращения калмыков из депортации в Бурате был основан совхоз «Центральный», в 1990-х разорился.

*Поселок Нарын.*

Нарын (калм. Нарн) – солнце. В поселке до начала 1990-х существовал зверосовхоз.

*Границы Булуктинского СМО:*

Современные границы муниципального образования утверждены в соответствии с законом Республики Калмыкия от 17. 06. 2002 года № 217-II-З «Об установлении границ Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия» (принят Постановлением Народного Хурала (Парламента) РК от 17.06.2002 N 722-II).

Территория Булуктинского сельского муниципального образования Республики Калмыкия состоит из 2 участков:

Участок 1 - земли в пределах черты поселка Бурата, а также земельные участки, переданные под выпас скота и сенокошение;

Участок 2 - земли в пределах черты поселка Нарын, а также земельные участки, переданные под выпас скота и сенокошение.

*Описание границ 1-го участка*.

От А до Б - Целинный район Республики Калмыкия.

От точки А граница проходит вдоль Государственного сортоиспытательного участка в юго - западном направлении на протяжении 1,5 км, пересекая реку Бурата Сала, затем меняет направление на южное и через 1,2 км доходит до точки Б.

От Б до А - сельскохозяйственный производственный кооператив "Байн".

От точки Б граница проходит вдоль пахотного массива: в северо - западном направлении 0,2 км, меняет направление на северное и следует 0,4 км, затем проходит в западном направлении 1,2 км, в южном - 0,2 км, в юго - западном направлении с небольшим поворотом - 1,9 км. Далее граница идет в северном направлении 0,2 км вдоль лесной полосы, расположенной вдоль автодороги Элиста - Зунда Толга, затем меняет направление на юго - западное и следует 0,05 км, огибая лесную полосу, до автодороги Элиста - Зунда Толга, проходит по указанной дороге в южном направлении 0,05 км, пересекает автодорогу и следует в северо - западном направлении на протяжении 0,8 км, далее идет на восток 0,05 км, на юг - 0,2 км, меняет направление на северо - восточное и следует 0,3 км, далее на восточное - 0,1 км, пересекая автодорогу Элиста - Зунда Толга. Затем граница проходит в северо - восточном направлении 1,8 км вдоль восточной стороны лесной полосы, расположенной вдоль упомянутой автодороги, меняет направление и следует вдоль пахотного массива на восток 1,2 км, поворачивает на север и проходит 0,7 км, далее следует на восток на протяжении 2,3 км до точки А.

*Описание границ 2-го участка*.

От В до Г - г. Элиста.

От точки В граница проходит в северо - западном направлении вдоль автодороги Элиста - Зунда Толга 1,4 км, затем меняет направление на северо - восточное и проходит, пересекая пруд, до проезжей плотины 1,4 км, поворачивает в юго - восточном направлении и идет на протяжении 0,6 км. Далее граница следует, меняя направление на юго - западное, 1,0 км и с небольшим поворотом в том же направлении следует 0,9 км до точки Г.

От Г до В - мясосовхоз "Центральный".

От точки Г граница проходит в северо - западном направлении вдоль южной границы Государственного лесного фонда 1,0 км до точки В.

*Геоморфологические особенности территории:*

В монографии Т.И. Бакиновой, Н.П. Воробьевой и Е.А. Зеленской «Почвы Республики Калмыкия» (Элиста, 1999) дано описание рельефа республики, которая располагается в пределах четырех геоморфологических областей: Прикаспийская низменность, Ергенинская возвышенность, Кумо-Манычская впадина, Ставропольская возвышенность.

Территория Булуктинского СМО располагается в пределах Ергенинской возвышенности.

Ергенинская возвышенность представляет собой волнистую равнину, изрезанную оврагами и балками на увалы, вытянутые в широтном направлении и возвышающиеся над окружающей местностью на 100-140 м. Склоны балок южной и восточной экспозиции сильно покаты, северной - более спокойны. Ергени являются продолжением Приволжской возвышенности, представляя собой платообразное поднятие шириной 50-80 км. Высота Ергеней на севере достигает 120 м, на юге они заканчиваются мысом, или бугром Чолун-Хамур, высотой 218 м. Ергенинская возвышенность имеет пологий западный склон, незаметно переходящий в Сальские степи. На востоке она круто обрывается к Прикаспийской низменности, на юге – к Кумо-Манычской впадине. В своих верховьях балки имеют много отножин, обусловливающих большое расчленение главных водоразделов. На всей территории Ергеней имеется ярко выраженный микрорельеф в виде холмиков сусликовин, мелких потяжин и блюдцеобразных западин. Хорошо развитый микрорельеф создает условия для комплексности почв. В мелких понижениях сформировались солонцы; в более крупных - лугово-каштановые почвы; на водоразделах - светло-каштановые почвы, которые на склонах в той или иной степени смыты. Значительная расчлененность рельефа влияет на величину и конфигурацию полей. Система оврагов и балок препятствует сплошной распашке, поэтому поля здесь бывают небольшими по площади и неправильной формы.

*Климатические и агроклиматические ресурсы:*

Описание климата приводится по монографии Т.И.Бакиновой, Н.П.Воробьевой и Е.А.Зеленской «Почвы республики Калмыкии» (Элиста, 1999). Как отмечается авторами этой работы, климат Республики является резко континентальным - лето жаркое и очень сухое, зима малоснежная.

По климатическому районированию Булуктинске СМО относится к зоне резко-континентального климата. Для территории муниципального образования основными климатообразующими факторами являются его физико-географическое положение, в частности близость Каспийского моря, которой обусловлены особенности циркуляционных процессов, происходящих в атмосфере. Территория одновременно испытывает влияние Атлантики и (в большей степени) сухого континентального климата внутренних районов Евразии. Воздушные массы перемещаются свободно, что способствует однородности климатических условий.

Благодаря своему географическому положению, Булуктинское СМО получает много солнечной радиации. Количество суммарной солнечной энергии около 115 ккал/см2. Продолжительность солнечного сияния здесь составляет 2180-2250 часов за год.

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

*Климатическая диаграмма сухостепной зоны.*

Тепловыми ресурсами территория обеспечена достаточно хорошо, сумма температур составляет 3745-39600°С. Увлажнение недостаточное. Суммарное количество осадков в среднем за год составляет в среднем 285 мм.



*Распределение осадков по годам.*

Ветры имеют преимущественно восточное и северо-восточное направление. Территория поселения периодически подвергается суховеям и засухам.

Малое количество атмосферных осадков, периодически повторяющиеся сильные засухи и частые суховеи являются природным фоном деградационных процессов.

В природно-климатическом отношении территория муниципального образования представляет собой зону рискованного земледелия, так как неблагоприятна для возделывания большинства сельскохозяйственных культур и плодовых насаждений.

Вегетационный период с температурой выше 10°С продолжается до 215 дней, что позволяет выращивать здесь различные сорта яровой пшеницы, подсолнечник, хлопчатник, сахарную свеклу, кукурузу, сорго, просо, а также некоторые сорта бахчевых и овощей.

*Вероятность наступления лет с условиями увлажнения.*

Из десяти лет три года бывают благоприятными для вегетации растений, четыре – засушливыми. В неблагоприятные по метеорологическим условиям годы наиболее резкое снижение урожайности происходит на пастбищах однолетников и эфемеров (коэффициенты 0,3-0,4 от урожайности среднего года). Злаковые, полынные пастбища подвержены влиянию неблагоприятных условий в меньшей степени (коэффициенты 0,5-0,6).

*Основные климатические характеристики территории Булуктинского СМО.*

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Характеристика |
| Строительно-климатическая подзона | IV |
| Тип климата | Резко-континентальный |
| Абсолютная max температура воздуха | +44°C |
| Абсолютная min температура воздуха | -38°C |
| Продолжительность безморозного периода | 215 дней |
| Глубина промерзания грунтов | от 50 см до 1 м |
| Среднегодовое количество осадков | Более 285 мм |
| Наибольшее количество осадков | В теплое время года |
| Наибольшая мощность снегового покрова | 200 мм |
| Ветровой режим | Очень напряженный |
| Среднегодовая скорость ветра | 9 м/сек |
| Максимальная скорость ветра | 20 м/сек |
| Преобладающее направление ветра | Восточные, со скоростью 18-20 м/сек |

Таким образом, климат территории СМО характеризуется континентальностью с довольно высокий температурой в летний период. Территория располагается в зоне недостаточного увлажнения, с господством восточных ветров, где засушливые годы более часты, чем с более или менее достаточным увлажнением.

Все эти особенности климата создают трудности в сельском хозяйстве, обуславливают острую необходимость систематического проведения всех агротехнических приёмов, направленных на накопление и сохранение влаги в почве.

Положительной особенностью климата является продолжительный вегетационный период с большой суммой активных температур. Это даёт возможность при благоприятном выпадении осадков или в условиях орошения выращивать здесь многие теплолюбивые растения.

*Гидрогеология и гидрологические условия территории:*

В гидрогеологическом отношении территория Булуктинского СМО находится в пределах Восточно-Предкавказского артезианского бассейна (АБ).

В гидрогеодинамическом отношении все АБ являются зонами замедленного и пассивного водообмена. Прогноз эксплуатационных запасов подземных вод, выполненный геологическим предприятием «Калмнефтеразведка», а также распределение этих запасов по АБ показаны в табл. 2.2.

*Эксплуатационные запасы подземных вод.*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Артезианский бассейн | Административный район | Прогнозные эксплуатационные запасы, тыс. м3/сутки | | | |
| Всего | С минерализацией (г/ дм3) | | |
| до 1,5 | До 3,0 | 3-10 |
| Восточно-Предкавказский | Приютненский;  Черноземельский (южная часть);  Ики-Бурульский. | 220,3 | - | 46,0 | 174,3 |
| Всего | Республика Калмыкия | 973,5 | 145,9 | 311,8 | 515,8 |

В Булуктинском СМО отсутствуют речные системы, имеют место нерегулярные водотоки, несущие свои воды в естественные понижения. На территории муниципального образования обнаружены месторождения подземных вод. Имеется несколько водоемов (самый крупный у поселка Бурата).

*Почвы территории:*

Хорошо развитый микрорельеф создает условия для комплексности почв. В мелких понижениях сформировались солонцы, на водоразделах - светло-каштановые почвы, которые на склонах в той или иной степени смыты. По отрицательным элементам рельефа в условиях дополнительного поверхностного увлажнения за счет вод местного стока сформировались полугидроморфные почвы: лугово-черноземные, лугово-каштановые и лугово-бурые. По сравнению с зональными (автоморфными) почвами они имеют большую мощность перегнойных горизонтов и относительно высокую гу-мусированность. В более выраженных депрессиях рельефа с близким уровнем залегания грунтовых вод сформировались гидроморфные почвы: луговые, лугово-болотные, болотные, солончаки, солонцы луговые.

Каштановые почвы получили значительное распространение на территории поселения. Зональные каштановые почвы, как отмечали Л.И.Прасолов и И.Н.Антипов-Каратаев, являются переходными от почв более влажных черноземных степей к почвам полупустынных и пустынных травянистых или травянисто-кустарниковых степей. Каштановые почвы представляют своеобразный ряд постепенных переходов в сложении, солевом профиле и других свойствах, связанных с повышением засушливости климата.

Каштановые почвы формируются под растительностью сухих степей в условиях неустойчивого и недостаточного (за исключением отдельных лет) увлажнения атмосферными осадками, что обуславливает меньшее, чем в черноземах, развитие биомассы, меньшие накопление гумуса и глубину промачивания почвы влагой и вымывания солевых продуктов почвообразования.

Согласно бонитировке почв пашни, совокупный почвенный балл составляет 39 для не мелиоративной и 37 для мелиоративной пашни.

На почвах поселения сформировалась дерновинно-злаковая (сухая) степь на темно-каштановых и каштановых почвах.

*Ландшафты территории Булуктинского СМО:*

Территория Булуктинского СМО располагается в зоне сухостепных ландшафтов. Характеристика ценных свойств и неблагоприятных условий сухостепных ландшафтов дана в таблице.

*Характеристика свойств сухостепных ландшафтов.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ландшафтные и административные районы | Ценные свойства ландшафтов | Неблагоприятные условия |
| Денудационная равнина плиоценового возраста на Ергенинской возвышенности (центральная часть), сильно расчлененная системой балок и речных долин. Степь сухая дерновинно-злаковая на каштановых почвах с пашнями на плоских водоразделах и пологих склонах. Целинный и Приютненский районы | Земли пригодны для богарных и орошаемых севооборотов, используются как пастбища, охотничьи угодья (лиса, заяц). Наличие пресных подземных вод в ергенинских отложениях. Потенциальные полезные ископаемые: глиногипс, кирпично-черепичное сырье, керамзит, пески строительные, песчаник, титаново-циркониевые руды | Воздушная и водная эрозия. Высокое содержание солей в почве. Невысокое биоразнообразие. Невысокая продуктивность угодий. Недостаточная обеспеченность водой для ХПВ. Значительная деградация пастбищ из-за перегрузки скотом. |

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

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. Эффективное функционирование транспортного комплекса является важным условием для развития экономики Булуктинского СМО.

Транспортно-географическое положение Булуктинского сельского муниципального образования, в региональном масштабе можно охарактеризовать как центральное; на локальном, внутрирайонном уровне, можно назвать выгодным. Главным транспортным преимуществом территории Булуктинского муниципального образования выступает его относительная близость к столице Республике – городу Элиста. Через территорию муниципального образования проходит автомобильная дорога регионального значения «Элиста-Арзгир-Минеральные Воды»; данный факт в сочетании с близостью к федеральной трассе А-154 «Астрахань-Элиста-Ставрополь» в будущем должен стать важным фактором развития транспортно-логистических позиций Булуктинского СМО в Приютненском районе и Республике Калмыкия в целом.

*Транспортная доступность ближайших к Булуктинскому СМО городов.\**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Город | Расстояние, км | Временная доступность |
| Элиста | 18 | 23 мин |
| Городовиковск | 240 | 5 ч 21 мин |
| Сальск | 280 | 5 ч 57 мин |
| Ставрополь | 270 | 5 ч 41 мин |
| Дивное | 95 | 2 ч 3 мин |
| Ипатово | 140 | 2 ч 59 мин |

\* - рассчитано с помощью приложения «Яндекс-карты».

В Булуктинском СМО основу транспортного каркаса составляют автомобильные дороги регионального значения («Элиста-Арзгир-Минеральные Воды») и дороги местного подчинения. Протяженность дорог местного значения с асфальтовым покрытием составляет 7,2 км, грунтовые дороги – 6,5 км.

На территории Булуктинского муниципального образования в домашних хозяйствах населения на начало 2018 года зарегистрировано 126 транспортных средств, из них автомобили составляют 95,3%. Уровень автомобилизации населения невысокий, и составляет 111 автомобилей на 1000 населения.

*Виды и количество транспортных средств в Булуктинском СМО на 01.01. 2018 г.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Легковые автомобили | 115 | 118 | 120 | 122 |
| Грузовые автомобили | 6 | 5 | 5 | 5 |
| Тракторы | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Комбайны | - | - | - | - |

При современном уровне развития глобального туризма многие автомагистральные направления трактуются как образующий фактор строительства мотелей, кемпингов, обзорных площадок, кафе, ресторанов, то есть помимо транспортной функции они осуществляют туристско-культурные функции («трансфер-туризм»). Применительно к территории Булуктинского СМО речь идет об объектах придорожного сервиса, которые помимо предприятий торговли и общепита должны включать и СТО, АЗС.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании должно основываться на следующих позициях:

- развитие транспортно-логистических функций территории в рамках существующих транспортных коридоров;

- реализация транзитного транспортного потенциала территории.

*Инженерная инфраструктура:*

Состояние коммунальной инфраструктуры характеризуются высоким уровнем износа, низким коэффициентом полезного действия и использования мощностей, большими потерями. На протяжении последнего десятилетия капитальный ремонт, модернизация и материально-техническое обеспечение объектов ЖКХ осуществлялось по остаточному принципу. Несмотря на предпринимаемые в последние годы усилия, проблема воспроизводства основных фондов жилищно-коммунального хозяйства не решена.

*Водоснабжение и водоотведение:*

В настоящее время на территории посёлка отсутствует система централизованного хозпитьевого водоснабжения. Водоснабжение Булуктинского сельского муниципального образования осуществляется посредством привозной воды. Забор воды осуществляется из питьевых бассейнов. Вода храниться в бассейнах емкостью 3-5 м3, расположенных в пределах приусадебных участков.

В перспективе в проектируемом муниципальном образовании планируется строительство водопровода в соответствии с утвержденной технической документацией «Водовод к населенным пунктам поселок Нарын, поселок Бурата, п. Песчаный Приютненского района Республики Калмыкия» с подключением к ранее запроектированному магистральному водоводу Ики-Бурульского группового водовода с подключением к Северо-Левокумскому месторождению подземных вод.

Водопотребность принимается в следующем количестве согласно водопотреблению по техническим условиям проекта учитываемое Ики-Бурульским групповым водоводом и составляет 206,9 м3/сутки, в том числе поселок Бурата – 111,6 м3/сутки, поселок Нарын – 95,3 м3/сутки.

На основании принятого источника водоснабжения проектом предусматривается следующая схема водоснабжения поселков. Вода подается по общему водоводу до поселка Песчаный длиной 18,2км, от которого запроектированы ответвления на поселок Нарын длиной 2,3км и поселок Бурата длиной 1,4км. На концах ответвления предусматривается строительство водонапорных башен (2шт.).

Технико-экономические показатели строительства:

Производительность водовода - 361,9 м3 /сутки;

Протяженность трубопроводов — 21,9 км;

Глубина заложения водовода - 1,75м.

Водообеспечение технической водой осуществляется также с помощью открытого водозабора.

Следует отметить, что в муниципальном образовании отсутствует централизованная система канализации и водоотведения. Для своих нужд население использует выгребные ямы. При значительной численности населения это может представлять потенциальную экологическую проблему для поселения.

*Электроснабжение:*

Электроснабжение потребителей электрической энергии Булуктинского СМО осуществляется от электрических сетей Республики Калмыкия.

Воздушные линии электропередач, в соответствии с ПУЭ (Правила устройства электроустановок) имеют охранные зоны, ограничивающие минимальные допустимые расстояния по приближению к ним застройки. Охранные зоны составляют коридоры вдоль линий шириной, зависящей от напряжения линий. Согласно ПУЭ расстояние по горизонтали от крайних проводов ВЛ при неотклонённом их положении до ближайших выступающих частей отдельно стоящих зданий и сооружений должна быть не менее:

– для ВЛ - 110 кВ – 20 метров;

– для ВЛ - 35 кВ – 15 метров;

– для ВЛ - 10 кВ – 10 метров.

1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.**

а) прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

При анализе показателей социально-экономического и градостроительного развития для последующей оценки транспортного спроса следует отметить следующее:

- вероятностный сценарий развития поселения предусматривает развитие приоритетных для поселения секторов экономики: сельского хозяйства, рекреационной отрасли, коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Основой развития является сохранение и развитие сельско – хозяйственных предприятий на территории поселения. Как указывалось выше, имеющиеся в поселении рекреационные условия и работа в направлении создания рекреационных ресурсов, в том числе создание эффективной транспортной инфраструктуры может способствовать увеличению инвестиционной привлекательности и экономическому росту.

Стимулирование развития малого предпринимательства может осуществляться такими методами, как консультационная и информационная поддержка малого предпринимательства, разработка мер адресной поддержки предпринимателей и предприятий малого предпринимательства, формирование конкурентной среды.

Социально – экономическое развитие Никифоровского сельского поселения расценивается, как перспективное для частных инвестиций в сельско-хозяйственное производство. При улучшении транспортной доступности инвестиционная привлекательность территории будет выше, как для небольших предприятий, так и для частных инвесторов. Кроме того, улучшение социальных условий для населения также приведет к повышению социально – экономического уровня и росту инвестиционной привлекательности.

б) прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.

Демографическая ситуация в поселении достаточно стабильна, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории период действия Программы не ожидается. Предприятия, оказывающие услуги пассажироперевозок и автотранспортные услуги населению, должны провести анализ пассажиропотока. Обследование проводится не реже 1 раза в 5 лет. На основании полученных результатов может быть скорректирована маршрутная схема, расписание движения общественного автотранспорта – автобусов, организация удлиненных и укороченных маршрутов. Анализ пассажиропотока проводится на основании действующей нормативной документации: Значительное увеличение и интенсивность грузоперевозок на территории поселения не ожидается. Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

в) прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Как указывалось выше, основным видом транспорта, используемым на территории Булуктинского СМО РК, является автомобильный транспорт. Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения. Пассажирские перевозки могут увеличиться при развитии рекреационного бизнеса, грузоперевозки – при развитии предприятий, увеличении потребления продукции потребителями. В связи с отсутствием конкретных показателей развития не планируется существенного увеличения транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Может несколько возрасти количество автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

г) прогноз развития дорожной сети поселения.

Развитие дорожной сети на территории поселения предполагает сохранение существующей сети автомобильных дорог за счет качественного содержания, с периодическим проведением диагностики технического состояния дорог, состояния дорожного покрытия. Развитие дорожной сети также связано с обеспечением безопасности дорожного движения в результате мероприятий по ремонту и реконструкции дорог, применения усовершенствованных материалов и технологий, разработке и внедрению проектов организации дорожного движения. Реализация программы развития транспортной инфраструктуры позволит достичь следующих целевых показателей в развитии дорожной сети.

д) прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

Значительного увеличения уровня автомобилизации к 2032 году не ожидается. Это связано с низким уровнем доходов, небольшой потребностью в автомобильном транспорте. В связи с этим не ожидается и существенного изменения параметров дорожного движения Параметры дорожного движения можно условно разделить на основные и второстепенные. Основными параметрами являются интенсивность движения (интенсивность транспортного потока), динамический габарит автомобиля, пропусканя способность дороги и др. Участки дороги в малых населенных пунктах характеризуются низкой пропускной способностью вследствие влияния неорганизованного движения пешеходов через дорогу, наличия близкой застройки, автобусов и автомобилей, стоящих на обочинах, так как отсутствуют оборудованные стоянки, включения в транспортный поток сельхозмашин.

е) прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Показатели дорожного движения в перспективе могут ухудшиться по следующим причинам:

− увеличение количества автотранспортных средств, участвующих в дорожном движении;

− несоблюдение правил дорожного движения участниками дорожного движения;

− неудовлетворительное состояние дорог, недостаточность финансовых средств на их обслуживание;

− сравнительно низкий уровень технического обслуживания;

− недостаточная укомплектованность дорог знаками безопасности.

Для предотвращения ухудшения показателей безопасности дорожного движения рекомендуется:

− разработать проект безопасности дорожного движения в поселении;

− обеспечить дорожно-уличную сеть поселения знаками безопасности по предписаниям ГИБДД и на основании проекта безопасности дорожного движения;

− повышение качества состояния дорог, улучшение дорожного покрытия.

ж) прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения имеет важное значение и может быть достигнуто за счет проведения соответствующих мероприятий:

− снижение уровня выбросов, сбросов, количества отходов на всех видах транспорта путем перехода на экологичные виды топлива;

− снижение уровня выбросов, сбросов, количества отходов на всех видах транспорта за счет увеличения количества экологически безопасных транспортных средств и уменьшения экологически опасных транспортных средств;

− стимулирование использования транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива;

− внедрение способов содержания автомобильных дорог, уменьшающих применение противогололедных материалов в зимний период;

− сооружение искусственных и естественных растительных защитных барьеров вдоль автодорог для снижения шумового и загрязняющего воздействия на окружающие территории;

− мотивация владельцев автотранспорта к применению автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

1. **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры.**

Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры связаны с прогнозом социально – экономического развития поселения, с демографическим прогнозом, уровнем инвестиционной привлекательности и другими показателями.

Кроме того, при разработке сценариев развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать влияние государственной политики на транспортную инфраструктуру в целом, уровень и возможности финансирования мероприятий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры.

Главные целевые ориентиры транспортной стратегии:

Общесоциальные:

− подвижность населения и доступность транспортных услуг;

− снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;

− снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономические:

− предоставление транспортной отраслью полного объема высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста ВВП;

− конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;

− повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров; − использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;

− проведение эффективной государственной тарифной политики; использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;

− интеграция со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

В качестве принципиальных вариантов развития в данной программе рассматриваются 2 варианта аналогично вариантам транспортной инфраструктуры РФ:

− базовый (консервативный) вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. Базовый вариант предполагает ремонт дорог за счет местного бюджета. При финансовых возможностях Приютненского СМО РК может быть отремонтировано не более 2 км дорог;

- инновационный вариант предполагает ускоренное развитие транспортного комплекса, которое, наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России. Инновационный вариант развития предусматривает финансирование мероприятий не только из местного, но и из республиканского бюджета. В этом случае учитывая долю местного бюджета в размере до 25% и долю краевого бюджета в размере 75 % возможно отремонтировать и привести в нормативное состояние все дороги в срок до 2032 года. Базовый (консервативный) сценарий предполагает сохранение консервативной инвестиционной политики частных компаний, ограничение расходов на развитие инфраструктуры при существующей стагнации. Инновационный вариант развития предполагает ремонт и реконструкцию дорог с усовершенствованием покрывного слоя, благоустройство дорог и разработку и внедрение проекта безопасности дорожного движения.

1. **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

Муниципальное образование обладает ярко выраженным транзитным потенциалом на внутреннем республиканском уровне. Транспортно-географическое положение Булуктинского сельского муниципального образования можно считать выгодным. Через поселение проходит региональная дорога, посредством которой осуществляются транспортные связи с Элистой и прочими населенными пунктами.

Главной транспортной проблемой для Булуктинского сельского муниципального образования выступает низкое качество покрытия подъездных дорог к населенным пунктам поселения.

Для развития транспортной инфраструктуры на территории поселения необходима реализация следующих мероприятий:

**На первую очередь**

- ремонт подъездов к населенным пунктам п. Бурата, п. Нарын;

**На расчетный срок**

- текущий ремонт дорог всех уровней;

- планировка и профилирование внутрипоселковых дорог в связи с потребностями новой инженерной инфраструктуры и развитием сельскохозяйственных объектов;

- расширение сети дорог и улиц с твердым покрытием и доведение их доли до 100%.

В случае реализации мероприятий Схемы территориального планирования Республики Калмыкия по строительству сети железных дорог меридионального и широтного направлений, у поселения может появиться дополнительная возможность налаживания железнодорожного сообщения, что является положительным фактором для развития местной промышленности и сельского хозяйства и существенно сократит временные затраты населения на передвижение, увеличит его подвижность.

Благоустройство улиц и дорог является первоочередным мероприятием, обеспечивающим нормальные условия жизни населения.

Проектом предусматриваются следующие **ежегодные работы**:

а) профилирование проезжей части всех улиц, дорог и проездов;

б) покрытие инертными добавками проезжей части главных улиц, центральных площадей, дорог и проездов с напряженным движением транспорта;

в) покрытие инертными добавками тротуаров на всех улицах.

1. **Оценка эффективности мероприятий программы.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Задачи программы | Мероприятия | Наименование индикатора | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории сельского поселения | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильный транспорт | Дорожная разметка на пешеходных переходах и установка знаков безопасности вблизи детских образовательных учреждений. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Пешеходные ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей , м | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Проект организации дорожного движения | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; | Парковочное пространство, мест | 0 | 0 | 0 | 15 | 20 | 20 |
| Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения; | Пешеходное направление в п. Бурата и п. Нарын | 0 | 200 | 300 | 500 | 0 | 300 |
| Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности | Мероприятия по развитию сети дорог поселения | Прогноз развития улично-дорожной сети (соответствие нормативным показателям), км | 0,58 | 0,58 | 0,58 | 0,58 | 0,58 | 0,58 |
| Текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (грунтовых) | Текущий ремонт дорог, км |  |  |  |  |  |  |
| Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием | Капитальный ремонт дорог, км |  |  |  |  |  |  |
| Сохранение участков дорожно – уличной сети, показатели которых соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории | Протяженность дорожно – уличной сети в соответствие с категорией | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 |
| Паспортизация и кадастровый учет автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | км | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 |
| Межевание земельных участков под дороги согласно установленным нормативам |
| Оформление безхозяйных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в муниципальную собственность | км | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 |
| Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; | Мероприятия | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Система | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Мероприятие | 1 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 |
|  | Установка остановочного павильона | 1 объект | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Эффективность действующей транспортной инфраструктуры | Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | удовлетворенность населения качеством транспортной инфраструктуры (процент опрошенных) | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. **Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения.**

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения приводит к необходимости дополнительного финансирования и участия в целевых программах. При реализации документов территориального планирования требуется принятие обоснованных решений, так как только в этом случае градостроительная политика может быть признана эффективной.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются: - применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

- разработка предложений для исполнительных органов власти Приютненского района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Булуктинского сельского муниципального образования Республики.