**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИИ**

**БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ**

**КРАСНОГОРСКИЙ РАЙОН**

**МАКАРИЧСКАЯ СЕЛЬСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 16.06.2021г. № 43

д. Макаричи

Об утверждении муниципальной программы

«Комплексное развитие систем

 транспортной инфраструктуры

и дорожного хозяйства на территории

Макаричского сельского поселения

Красногорского муниципального района

 Брянской области на 2021-2031 годы»

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. № 1440 « Об утверждении Требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. От 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. От 27.12.2018г.) «О безопасности дорожного движения»;

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить муниципальную программу «комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры Макаричского сельского поселения Красногорского муниципального района Брянской области на 2021-2031 годы»
2. Настоящее постановление вступает в силу с момента подписания и обнародования.

3.Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава администрации

 Макаричского сельского поселения С. В. Ляхов Красногорского муниципального района

Утверждена постановлением

Макаричской сельской администрации

 От16.06..2021 № 43

**Муниципальная программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Макаричского сельского поселения Красногорского муниципального района Брянской области на 2021-2031 годы»**

**Паспорт**

**муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Макаричского сельского поселения Красногорского муниципального района Брянской области на 2021-2031 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Муниципальная программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Макаричского сельского поселения Красногорского муниципального района Брянской области на 2021-2031 годы» (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. № 1440 « Об утверждении Требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Разработчик программы | Макаричская сельская администрация Красногорского района |
| Исполнители программы | Макаричская сельская администрация Красногорского района |
| Контроль за реализацией программы осуществляет | Макаричская сельская администрация Красногорского района |
| Цель программы | Повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Макаричского сельского поселения |
| Задачи программы | 1. Повышение надежности системы транспортной инфраструктуры.2. Обеспечение более комфортных условий проживания населения сельского поселения, безопасности дорожного движения. |
| Сроки реализации программы | 2021-2031 годы |
| Объемы и источники финансирования | бюджет администрации Макаричского поселения (объёмы финансирования будут уточнены при формировании проектов бюджета муниципального поселения с учетом изменения ассигнований из областного бюджета) |
| Мероприятия программы | - разработка проектно-сметной документации;- приобретение материалов и ремонт дорог;- мероприятия по организации дорожного движения; |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Макаричского сельского поселения Брянской области.**
	1. **Общая характеристика территории**

Территория Макаричского сельского поселениярасположена в северо-восточной части Красногорского района и имеет смежные границы:

- с севера и северо-востока – с Республикой Беларусь;

- с востока – с Гордеевским районом Брянской области;

- с юга – с Красногорским городским поселением;

- с юго-запада – с Перелазским и Колюдовским сельскими поселениями;

- с запада – с Лотаковским сельским поселением.

Границы Макаричского сельского поселения установлены законом Брянской области от 09.03.2005 № 3-3 «О наделении муниципальных образований статусом городского округа, муниципального района, городского поселения, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований в Брянской области».

Территория поселения вытянута с севера на юг на 20,1 км. С запада на восток на 17,4 км. Площадь территории поселения по обмеру топографических материалов составляет 19 138,41га. Численность населения на 01.01.2018г. –988 человек.

В состав Макаричского сельского поселения входят 6 населённых пунктов: деревня Макаричи, поселок Дубовец, село Медведи, деревня Вяжновка, село Заборье, деревня Палужская Рудня общей площадью 604,87га.

Административным центром Макаричского сельского поселения является д. Макаричи. Деревня расположена в 8,2 км от центра района п. Красная Гора.

Площади населённых пунктов, а также численность населения в разрезе населённых пунктов, входящих в состав Макаричского сельского поселения приведены ниже в таблице.

Характеристика населённых пунктов Макаричского сельского поселения по площади и численности населения по состоянию на 01.01.2020г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населённого пункта | Площадь, га | Численность населения,чел. |
|  | д. Макаричи | 102,61 | 373 |
|  | д. Вяжновка  | 45,26 | 394 |
|  | п. Дубовец | 27,35 | 1 |
|  | с. Заборье | 231,09 | 28 |
|  | с. Медведи | 110,26 | 302 |
|  | д. Палужская Рудня | 88,30 | 245 |

Транспортная инфраструктура Макаричского сельского поселения представлена автомобильным транспортом.

Автодорожная сеть муниципального образования принимает нагрузку в направлении внутриобластных и местных связей.

Каркас транспортной автомобильной сети территории Макаричского сельского поселения состоит из автомобильной дороги регионального значения «Красная Гора - Лотаки - Кибирщина», автомобильных дорог местного значения, а так же улично-дорожной сети населенных пунктов.

Сильные стороны: Удовлетворительное состояние автомобильных дорог;

Своевременный ремонт автомобильных дорог.

Слабые стороны: Отсутствие железной дороги, магистралей федерального значения;

Отсутствие собственного автотранспортного предприятия;

Отдельные малонаселенные пункты не обеспечены регулярным общественным транспортом;

Наличие муниципальных дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

Возможности: Реализация региональных программ и национальных проектов в области развития дорожного хозяйства;

Угрозы: Возникновение чрезвычайных ситуаций техногенного и природного характера;

Рост автотранспортных нагрузок в результате повышения качества жизни населения увеличивает деформацию и разрушение дорожных покрытий.

**Реестр автомобильных дорог общего пользования**

**местного значения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Значение автомобильной дороги | Протяженность автомобильной дороги, п.км. |
| 1 | д.Макаричи, п. Дубовец | муниципальная | 3,0 |
| 2 | д. Макаричи, ул. Зелёная | муниципальная | 1,1 |
| 3 | д.Макаричи, ул. Набережная | муниципальная | 1,0 |
| 4 | д.Макаричи, ул. Садовая | муниципальная | 0,6 |
| 5 | д.Макаричи, ул. Молодёжная | муниципальная | 0,9 |
| 6 | д.Макаричи, ул. Луговая | муниципальная | 1,2 |
| 7 | д.Макаричи, ул. Ольховая | муниципальная | 0,8 |
| 8 | с. Медведи- граница республики Белорусь | муниципальная | 3,5 |
| 9 | с. Медведи, ул. Северная | муниципальная | 0,5 |
| 10 | с. Медведи, ул. Чапаева  | муниципальная | 1,2 |
| 11 | с. Медведи, ул. Парковая | муниципальная | 1,5 |
| 12 | с. Медведи, ул. Набережная | муниципальная | 0,8 |
| 13 | с. Медведи, ул. Колхозная | муниципальная | 0,9 |
| 14 | с. Медведи, ул. Юбилейная | муниципальная | 1,0 |
| 15 | с. Медведи, ул. Луговая | муниципальная | 0,5 |
| 16 | с. Заборье, ул. Садовая | муниципальная | 1,0 |
| 17 | с. Заборье, ул. Набережная | муниципальная | 1,5 |
| 18 | с. Заборье, ул. Школьная | муниципальная | 0,9 |
| 19 | с. Заборье, ул. Первомайская | муниципальная | 1,1 |
| 20 | д. Палужская Рудня, ул. 50 лет Победы | муниципальная | 0,8 |
| 21 | д. Палужская Рудня, ул. Заречная | муниципальная | 1,1 |
| 22 | д. Палужская Рудня, ул. Набережная | муниципальная | 1,0 |
| 23 | д. Палужская Рудня, пер. Полевой | муниципальная | 0,35 |
| 24 | д. Палужская Рудня, пер. Луговой | муниципальная | 0,3 |
| 25 | д. Палужская Рудня, пер. Набережный | муниципальная | 0,4 |
| 26 | д. Палужская Рудня, пер. Садовый | муниципальная | 0,42 |
| 27 | д. Вяжновка, ул. Набережная | муниципальная | 1,1 |
| 28 | д. Вяжновка, пер. Заречный | муниципальная | 0,5 |

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

 Транспортно-экономические связи Макаричского сельского поселения осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. В населенных пунктах регулярный внутрисельский транспорт отсутствует. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

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

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социально сферы;

- объекты трудовой деятельности

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

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

 Развитие транспортной системы Макаричского поселения (далее – Поселения) является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура поселения является составляющей инфраструктуры Брянской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Внешние транспортно-экономические связи поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

 На территории поселения железнодорожная сеть отсутствует. Существующий пассажирский железнодорожный вокзал находится в соседнем районе г. Клинцы.

 На территории поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

 Воздушные перевозки не осуществляются.

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

**1.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**.

 Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры поселения. Они связывают территорию поселений с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения, находящиеся в муниципальной собственности.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Макаричского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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 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 использование 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 автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Дорожная сеть поселения представлена дорогами регионального значения **«**Красная Гора **–** Брянск», «Красная Гора – Клинцы», относящихся к IV категории. Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Красногорского городского поселения.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V.

Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Красногорский муниципальный район обладает достаточно развитой автомобильной транспортной сетью и находится далеко от областного центра г. Брянск, что создаёт дополнительные сложности для перемещения сырья и готовых товаров .Отсутствие альтернативных видов транспорта предъявляет большие требования к автомобильным дорогам. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось за счет ремонта автодорог с твердым покрытием и автодорог с гравийным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих ремонта.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2021-2031 годы отмечается рост частных транспортных средств. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

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

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Пассажирское сообщение населенных пунктов Макаричское поселения, п. Красная Гора и областным центром г. Брянск организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок, необходимая для анализа пассажиропотока, отсутствует.

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

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

**1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

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

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

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. На территории Макаричского сельского поселения железнодорожных магистралей нет.

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.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортно инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортно 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 распираторным 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 и характер дорожно-транспортно сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в поселениях жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно 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 (ред. От 30.12.2015г.);

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

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. От 27.12.2018г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. От 04.12.2018г.) «О правилах дорожного движения»;

6. Генеральные планы Макаричского сельского поселения Красногорского муниципального района, утвержденные решениями сельских Советов народных депутатов;

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

1. **Прогноз развития дорожной сети.**

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.

**3. 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.

1. **Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

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

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видео фиксации 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.

**5. 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.

**6. Ресурсное обеспечение Программы**

Ресурсное обеспечение программы определяется из условий ее реализации в течение 2020-2025 годов.

Учитывая, что инфраструктура транспортного комплекса, обеспечивающая жизнедеятельность поселения находится в муниципальной собственности Гордеевского района, администрация района обязана вкладывать средства районного бюджета в развитие транспортной инфраструктуры и поддержание в работоспособном состоянии существующей. Финансовые средства бюджета вкладываются в соответствии с договорами заключаемыми администрацией района и организациями транспортного комплекса (вне зависимости от его организационно-правовой формы). После завершения работ по строительству, вновь возведенные объекты передаются в муниципальную собственность или совместную собственность, что исключает незаметную постепенную приватизацию объектов транспортной инфраструктуры, существующие объекты остаются в муниципальной собственности.

Второй источник финансирования – привлечение бюджетных средств из федерального и регионального бюджетов, при выделении которых будут вноситься корректировки в данную программу.

Третий источник финансирования – внебюджетное финансирование. Оно будет складываться из надбавок к тарифам при утверждении платежей за подключение к инженерным сетям и инвестиций частного капитала.

Объемы финансирования Программы на 2021-2031 годы носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению в установленном порядке после принятия бюджетов на очередной финансовый год.

**7. 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-эксплутационное 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.