

Утверждена Постановлением
Администрации Саргазинского
сельского поселения
№ 41 от 05.04.2018

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
САРГАЗИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ
ДО 2027 ГОДА**

2018 год

Оглавление

| | |
|---|----|
| 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ..... | 7 |
| 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.. | 11 |
| 2.1. Анализ положения Саргазинского сельского поселения в структуре пространственной организации | 11 |
| 2.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории сельского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса..... | 12 |
| 2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... | 14 |
| 2.4. Характеристика сети дорог сельского поселения, параметры дорожного движения | 16 |
| 2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковочными местами..... | 19 |
| 2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока..... | 19 |
| 2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения | 21 |
| 2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств | 21 |
| 2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения..... | 21 |
| 2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения | 24 |
| 2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения | 27 |
| 2.11.1. Характеристика существующих условий | 27 |
| 2.11.2. Перспективы развития и размещения объектов транспортной инфраструктуры..... | 28 |
| 2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения | 28 |
| 2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры..... | 29 |
| 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов | 30 |

| | |
|---|----|
| 3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития..... | 30 |
| 3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта | 33 |
| 3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 33 |
| 3.4. Прогноз развития дорожной сети сельского поселения | 34 |
| 3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 34 |
| 3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения | 34 |
| 3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 35 |
| 4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта..... | 36 |
| 5. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий..... | 37 |
| 5.1.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... | 38 |
| 5.1.2. Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования..... | 38 |
| 5.1.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства..... | 39 |
| 5.1.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения | 39 |
| 5.1.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб..... | 39 |
| 5.1.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения..... | 40 |
| 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 41 |
| 6.1.1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 42 |
| 6.1.2. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию транспорта общественного пользования | 42 |
| 6.1.3. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства..... | 42 |

| | |
|--|----|
| 6.1.4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения | 42 |
| 6.1.5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 43 |
| 6.1.6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения..... | 43 |
| 7. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 44 |
| 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории | 46 |

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, сельского поселения, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения, сельского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития сельского 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;
- 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.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

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.

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

| | |
|--|--|
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Саргазинского сельского поселения Челябинской области на период до 2027 года |
| Основание для разработки программы | <ul style="list-style-type: none"> - Федеральный закон от 29.12.2014 №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения правительства РФ от 11.06.2014 №1032-р; - СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; - Местные нормативы градостроительного проектирования Саргазинского сельского поселения Челябинской области; - Генеральный план Саргазинского сельского поселения Сосновского района Челябинской области, подготовленного применительно к населенным пунктам поселку Саргазы и поселку Малая Сосновка; - Генеральный план и правила землепользования и застройки населенного пункта пос. Южно-Челябинский Прииск. |
| Заказчик программы и его местонахождение | Администрация Саргазинского сельского поселения Челябинской области 456531, Челябинской обл., п. Саргазы, ул. Мичурина, |

| | |
|---|--|
| | 10-а |
| Разработчик программы и его местонахождение | ИП Юсупова Д.В. 620075, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Мичурина, 35-37 |
| Цель и задачи программы | <p>Цели программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении; - условия 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. <p>Задачи программы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения, предусмотренных стратегией |

| | |
|--|---|
| | <p>социально-экономического развития сельского поселения, государственными и муниципальными программами, генеральным планом Саргазинского сельского поселения.</p> <p>2. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по ремонту и строительству объектов транспортной инфраструктуры.</p> |
| <p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p> | <p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры на 2027 год</p> <ul style="list-style-type: none"> - Число транспортно-пересадочных узлов - Пассажиропоток автобусного транспорта в год - Парковочное пространство - Протяженность новых пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения - Количество обустроенных пешеходных переходов - Число велодорожек - Велосипедное движение, число пунктов хранения мест - Число мест стоянок большегрузного транспорта - Число мест стоянок транспорта коммунальных служб - Число мест стоянок транспорта дорожных служб - Развитие улично-дорожной сети - Число зарегистрированных ДТП - Количество светофорных объектов на УДС - Количество нанесенной дорожной разметки - Количество установленных дорожных знаков - Число внедренных ИТС |
| <p>Укрупненное описание запланированных мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p> | <p>Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> - мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта; - мероприятия по развитию транспорта общего пользования; - мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства; |

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения; – мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; – мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения; – комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения; – мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. |
| Срок и этапы реализации программы | Срок реализации 2018-2027 годы: <ul style="list-style-type: none"> – 1 этап – 2018 - 2022 гг. – 2 этап – 2023 - 2027 гг. |
| Объемы и источники реализации программы | Объём финансирования Программы составляет 102,264 млн.руб. Источниками финансирования являются местный, областной и федеральный бюджеты, а также прочие источники финансирования. |

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения Саргазинского сельского поселения в структуре пространственной организации

Саргазинское сельское поселение – муниципальное образование, находящееся в границах территории муниципального образования Сосновского района, имеющее свою территорию, в пределах которой осуществляется местное самоуправление, имеется муниципальная собственность, местный бюджет и выборные органы местного самоуправления. Административный центр – поселок Саргазы. В границах территории муниципального образования Саргазинского поселения находятся сельские населенные пункты: п. Саргазы, п. ст. Смолино, д. Таловка, п. М. Сосновка, п. Южно-Челябинский Прииск, ст. Серозак, км.2088,2091.

Территорию Саргазинского сельского поселения (далее – Поселение) составляют земли населенных пунктов, прилегающие к ним земли общего пользования, рекреационные зоны, земли, необходимые для развития населенных пунктов, и другие земли в границах поселения независимо от форм собственности и целевого назначения согласно данным государственного земельного кадастра.

Экономико-географическое положение Саргазинского сельского поселения оказывает существенное влияние на развитие сельского поселения и его экономический потенциал.

Конкурентные преимущества включают в себя оценку географического положения муниципального образования с транзитными путями.

В границах сельского поселения выделены следующие зоны:

1. жилая зона;
2. общественно-деловая зона;
3. зона производственного использования;
4. зона инженерной и транспортной инфраструктуры;
5. зона сельскохозяйственного использования;
6. зона рекреационного назначения;
7. зона специального назначения.

На территории сельского поселения достаточно благоприятные природно-климатические условия для производства сельскохозяйственной продукции. Наличие значительных запасов древесины, водных объектов дает возможность для развития производства.

Особенности геоэкономического положения района, а также имеющийся производственный и инфраструктурный потенциал создают предпосылки для развития в сельском поселении сельскохозяйственного производства.

Климат

Климат территории континентальный с холодной продолжительной зимой

и теплым сухим летом. Мощность снежного покрова в открытых местах достигает 30-35 см и в некоторых местах часто сдувается. Лето длится более 4-х месяцев с начала мая до середины сентября. Средняя температура июля 18°, абсолютный максимум 39°. Территория относится к зоне достаточного увлажнения.

Рельеф

Рельеф района представляет собой Зауральскую равнину с невысокими холмами и грядами. Отметки рельефа в пределах проектируемой застройки колеблется от 40 до 54 м. Падение рельефа в сторону тальвега.

Грунты

В общем геологическом строении района принимают участие кислые породы палеозоя, представленные гранодиоритами. Верхняя зона коренных пород в результате глубокого физико-химического выветривания превращена в глинистые породы. Грунтовые воды встречены в пониженной части рельефа.

Появление воды отмечено на глубине 2,20-4,50 м по химическому составу грунтовая вода агрессивными свойствами не обладает по отношению к бетонам на любых цементах. Естественным основанием фундаментов будут служить суглинки и сапролиты.

Гидрография

Гидрографическая сеть района представлена рекой Миасс в 25 км и ручьем Серазак с заболоченной поймой. В поселке ручей перекрыт плотиной, которая образует пруд шириной 60 м. Питание ручья Серазак происходит за счет атмосферных осадков и поэтому в летнее время он сильно мелеет.

Растительность

На территории района имеются большие массивы леса преимущественно лиственных пород, принадлежащие лесному фонду. По берегу пруда имеются посадки кустарника и березы.

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

Развитие и рост населения – главная цель любого государства. За счет увеличения численности происходит рост и развитие экономики. Экономическое процветание муниципального образования невозможно без квалифицированных рабочих, без грамотного населения, способного создавать рабочие места. Так, одним из показателей экономического развития является численность населения.

Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в сельском поселении, привлекательности территории для проживания и осуществления деятельности.

Численность населения, его возрастная структура – важнейшие социально-экономические показатели, характеризующие состояние рынка труда, устойчивость развития муниципального образования.

По данным отдела сводных статистических работ, численность постоянного населения Саргазинского сельского поселения по состоянию на 01.01.2017 г. составила 4475 человек.

В таблице 2.2.1 представлена характеристика населения в сельском поселении на 1 января 2017 год.

Таблица 2.2.1

Характеристика населения в сельском поселении на 1 января 2017 год

| № п/п | Показатели | Единица измерения | По состоянию на 01.01.2017г. |
|-------|---|-------------------|------------------------------|
| 1 | Численность постоянного населения | человек | 4475 |
| 2 | Численность детей до 18 лет | человек | 981 |
| 3 | Численность населения трудоспособного возраста (женщины – с 16 лет по 54 года.; мужчины – с 16 лет по 59 лет) | человек | ж 1043 м 1288 |
| 4 | Численность населения моложе трудоспособного возраста (в возрасте до 16 лет) | человек | 920 |
| 5 | Численность населения старше трудоспособного возраста (женщины - с 55 лет; мужчины - с 60 лет) | человек | 1229 |

Состояние и уровень развития инфраструктуры является определяющим фактором конкурентоспособности региональной экономики. Особое значение имеет транспорт, обеспечивающий функционирование производительных сил территории.

Транспортный комплекс сельского поселения включает в себя железнодорожный и автомобильный транспорт. В структуре грузовых перевозок присутствует железнодорожный и автомобильный транспорт.

Территорию Саргазинского сельского поселения составляют земли населенных пунктов, прилегающие к ним земли общего пользования, рекреационные зоны, земли, необходимые для развития населенных пунктов, и другие земли в границах сельского поселения независимо от форм собственности и целевого назначения согласно данным государственного земельного кадастра.

Экономико-географическое положение Саргазинского сельского поселения оказывает существенное влияние на развитие сельского поселения и его экономический потенциал. Конкурентные преимущества включают в себя оценку географического положения муниципального образования с транзитными путями.

На территории Саргазинского сельского поселения расположено 15 магазинов, 5 фермерских хозяйств, 2 садоводческих объединения, около 20 предприятий, наиболее значимыми из которых являются ООО «Люкс-вода», завод

«Минплита», кафе «Экспресс», ООО «Новые абразивные технологии», Агрофирма «Ариант», ООО «Бионит», Этнический центр народов севера «Аквилон»

Необходимым условием роста прибыльности предприятий всех отраслей экономики остается:

- привлечение инвестиций в экономику промышленной и сельскохозяйственной отраслей;
- расширение ассортимента выпускаемой продукции, работ и услуг;
- повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции;
- повышения эффективности использования имеющихся производственных мощностей;
- расширения сети торговых предприятий;
- улучшения качества обслуживания, расширения ассортимента бытовых, коммунальных и прочих видов услуг.

Транспортное обслуживание Саргазинского сельского поселения осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом.

На территории действует одна компания, обслуживающая местные пассажирские перевозки, одна компания обслуживающая текущее состояние улично-дорожной сети.

Автотранспортная система сельского поселения связана в единое целое сетью автомобильных дорог.

Территорию сельского поселения пересекает Южно-Уральская железная дорога, имеется железнодорожная станция Серозак и Смолино, разъезд 2088 и 2091 км.

Анализ интенсивности движения транспортных средств показывает, что за последние годы она стабильно растет. Рост интенсивности движения можно объяснить подъемом экономики и увеличением объемов перевозок грузовым автотранспортом.

Следует отметить, что произошли резкие изменения в составе движения, а именно увеличение доли использования индивидуального автотранспорта населением сельского поселения.

В сельском поселении в транспортном узле задействованы автодороги федерального и регионального значения:

- федеральная автомобильная дорога М-5 «Урал»;
- староуфимский тракт.

2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В системе транспортного обслуживания Саргазинского сельского поселения задействован автомобильный и железнодорожный транспорт.

Автомобильный транспорт

Основу автомобильного транспорта составляет парк автобусов, грузовых и специальных автомобилей.

В сельском поселении хорошо развита дорожная сеть. Она представлена в основном дорогами общего пользования. Дороги не общего пользования на территории сельского поселения представлены технологическими.

Транзитное движение по территории в п. Саргазы осуществляется по улицам Набережная, Лесная, Ленина, Юбилейная, в п. Смолино осуществляется по улицам Березовая, Советская, Уфимская, Набережная.

Улично-дорожная сеть имеет выраженную прямоугольную структуру, разделенную на 2 части транзитной автодорогой.

Сеть общественного пассажирского транспорта представлена единственной системой внутримunicipального автобусного сообщения. Существующая сеть общественного транспорта характеризуется средней степенью интенсивности потоков, в сельском поселении организован 1 постоянный маршрут пассажирского транспорта. На маршрутной сети сельского поселения задействовано порядка 2 единиц автотранспорта класса М1 и М2.

Грузовой транспорт в количестве 104ед., используется в 8 организациях:

- ООО «Уральский родник»
- ООО «Ариант»
- ООО «Южуралпласт»
- ООО «Бетонный завод»
- ООО «Бионит»
- ООО «Галс»
- ООО «ФЭП Хрустайм»
- ООО» Буровая техника»

Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт представлен веткой железной дороги Уфа-Челябинск.

На территории сельского поселения представлены 5 станций железнодорожного транспорта.

1. ж/д станция «Смолино»

Дата открытия – 1892г. Количество платформ – 3. Количество путей – 5. Тип платформ – 1 островная и 2 боковые. Электрифицирована. На железнодорожной станции оборудованы пассажирские платформы, билетные кассы, зал ожидания.

2. ж/д станция «Серозак»;

3. 2088 км;

4. 2091 км;

5. ж/д станция «Сосновка».

Общая протяжённость проложенных по территории сельского поселения внутристанционных и подъездных железнодорожных путей, обеспечивающих подъезд к промышленным предприятиям, составляет около 25 км.

2.4. Характеристика сети дорог сельского поселения, параметры дорожного движения

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» автомобильные дороги по значению и собственности подразделяются на следующие категории:

1. Автомобильные дороги федерального значения. Список этих дорог утверждается Правительством РФ. Находятся в собственности Российской Федерации.
2. Автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения. Критерии отнесения дорог к этой категории утверждаются субъектом РФ. Находятся в собственности субъектов РФ.
3. Автомобильные дороги местного значения. Дороги в границах поселений (муниципального района, сельского поселения), не попадающие в другие категории.
4. Частные автодороги. Дороги, находящиеся в собственности физических и юридических лиц.

На территории сельского поселения нет дорог федерального значения. Общая протяженность автомобильных дорог регионального значения ~ 20 км. Протяженность дорог местного значения составляет около 35 км. Региональные и местные автодороги нуждаются в ремонте и реконструкции – степень износа составляет 62%.

Пересечение автомобильной дороги общего пользования местного значения с железнодорожными путями организовано на одном уровне.

Список автомобильных дорог общего пользования местного значения приведен в таблице 2.4.1.

В целом улично-дорожная сеть, выделенная в процессе функционального зонирования территории, занимает 10 % от урбанизированной части сельского поселения.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность автомобильной дороги с учетом транспортных развязок, км | Тип покрытия |
|-------|-----------------------------------|---|--|
| 1 | п. Саргазы, уд. Садовая | 0.285 | грунтово-щебеночная смесь |
| 2 | п. Саргазы, ул. Мичурина | 0.81 | асфальтобетон |
| 3 | п. Саргазы, ул. Сиреневая | 0.72 | асфальтобетон |
| 4 | п. Саргазы, ул. Ленина | 1.1 | асфальтобетон, грунтово-щебеночная смесь |
| 5 | п. Саргазы, ул. Лесная | 0.825 | асфальтобетон, грунтово-щебеночная смесь |
| 6 | п. Саргазы, ул. Набережная | 0.375 | асфальтобетон, грунтово-щебеночная смесь |
| 7 | п. Саргазы, ул. Мира | 1.875 | грунтово-щебеночная смесь |
| 8 | п. Саргазы, ул. 70 Лет Октября | 0.99 | грунтово-щебеночная смесь |
| 9 | п. Саргазы, ул. Земляничная | 0.66 | грунтово-щебеночная смесь |
| 10 | п. Саргазы, ул. Юбилейная | 1.2 | грунтово-щебеночная смесь |
| 11 | п. Саргазы, ул. Светлая | 0.52 | грунтово-щебеночная смесь |
| 12 | п. Саргазы, ул. Сосновая | 0.18 | грунтово-щебеночная смесь |
| 13 | п. Саргазы, ул. Березовая | 1.17 | грунтово-щебеночная смесь |
| 14 | п. Саргазы, ул. Южная | 0.7 | грунтово-щебеночная смесь |
| 15 | п. Саргазы, ул. Малиновая | 0.7 | грунтово-щебеночная смесь |
| 16 | п. Саргазы, пер. Радужный | | грунтово-щебеночная смесь |
| 17 | п. Саргазы, пер. Солнечный | | грунтово-щебеночная смесь |
| 18 | п. Саргазы, ул. Ясная | 0.3 | грунтово-щебеночная смесь |
| 19 | п. Саргазы, ул. Победы | 0.3 | грунтово-щебеночная смесь |
| 20 | п. Саргазы, ул. Строителей | | грунтово-щебеночная смесь |
| 21 | п. Саргазы, ул. Каслинская | 0.28 | грунтово-щебеночная смесь |
| 22 | п. Саргазы, ул. Звездная | 0.35 | грунтово-щебеночная смесь |
| 23 | ст. Смолино, ул. Мира | 1.1 | грунтово-щебеночная смесь |
| 24 | ст. Смолино, ул. Зеленая | 0.86 | грунтово-щебеночная смесь |
| 25 | ст. Смолино, ул. Школьная | 0.38 | грунтово-щебеночная смесь |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность автомобильной дороги с учетом транспортных развязок, км | Тип покрытия |
|-------|------------------------------------|---|--|
| 26 | ст.Смолино, ул. Советская | 2.3 | асфальтобетон, грунтово-щебеночная смесь |
| 27 | ст.Смолино, ул. Лесная | 0.68 | грунтово-щебеночная смесь |
| 28 | ст.Смолино, Лесной пер. | 0.44 | грунтово-щебеночная смесь |
| 29 | ст.Смолино, ул. Станционная | 0.41 | грунтово-щебеночная смесь |
| 30 | ст.Смолино, ул. Уфимская | 1.2 | грунтово-щебеночная смесь |
| 31 | ст.Смолино, ул. Солнечная | 0.26 | грунтово-щебеночная смесь |
| 32 | ст.Смолино, Еловый пер. | 0.5 | грунтово-щебеночная смесь |
| 33 | ст.Смолино, ул. Березовая | 1 | асфальтобетон |
| 34 | ст.Смолино, ул. Шершневская | 0.68 | грунтово-щебеночная смесь |
| 35 | ст.Смолино, ул. Нагорная | 0.8 | грунтово-щебеночная смесь |
| 36 | ст.Смолино, Сосновый пер. | 0.66 | грунтово-щебеночная смесь |
| 37 | ст.Смолино, Малиновый пер. | 0.24 | грунтово-щебеночная смесь |
| 38 | ст.Смолино, ул.Южная | 0.34 | грунтово-щебеночная смесь |
| 39 | ст.Смолино, Западный пер. | 0.41 | грунтово-щебеночная смесь |
| 40 | ст. Смолино, ул. Пограничная | | грунтово-щебеночная смесь |
| 41 | п.Южный Челябинский, ул. Солнечная | 1.66 | грунтово-щебеночная смесь |
| 42 | п.Южный Челябинский, ул. Березовая | 1.25 | грунтово-щебеночная смесь |
| 43 | д. Таловка, ул. Центральная | 0.41 | грунтово-щебеночная смесь |
| 44 | д. Таловка, ул.Сосновая | 0.142 | грунтово-щебеночная смесь |
| 45 | д. Таловка, ул. Садовая | 0.126 | грунтово-щебеночная смесь |

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковочными местами

Уровень автомобилизации сельского поселения

На территории Саргазинского сельского поселения зарегистрировано 1900 единиц автотранспорта, уровень автомобилизации составляет 475 единицы на тысячу жителей, что является сравнительно высоким показателем по сравнению со среднеобластным.

Обеспеченность парковками

Хранение индивидуальных легковых автомобилей жителей, проживающих в многоквартирных жилых домах с приусадебными осуществляется на территориях приусадебных участков. На территории расположено 100 ед. боксовых гаража и 40 придомовых мест хранения автотранспорта.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Автобусный транспорт

Основным перевозчиком пассажиров, обеспечивающим регулярным сообщением транспорта общего пользования в сельском поселении является ООО "Автотранс +", г. Челябинск. Выбор компании осуществляется путем заключения договоров с перевозчиком по итогам конкурса на право осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом маршрутам регулярных перевозок.

Основная характеристика автобусных маршрутов описана в таблице 2.6.1.

Существующий уровень пассажирских перевозок в целом удовлетворяет потребностям населения, пассажиропоток составляет 5,5 тыс. человек на 01.01.2018 года.

Актуальной проблемой является улучшение доступности пассажирских перевозок для инвалидов и маломобильных групп населения.

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

- оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;
- повышение качества обслуживания населения, обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

Основная характеристика автобусных маршрутов

| Порядковый номер маршрута | Наименование маршрута | | Наименование промежуточных остановочных пунктов или наименование поселений | Наименование улиц, автомобильных дорог | Протяженность маршрута, км. | Порядок посадки и высадки пассажиров | Вид регулярных перевозок | Экологические характеристики транспортных средств | Наименование перевозчика (наименование, место нахождения юридического лица, ФИО индивидуального предпринимателя) | Дата начала осуществления регулярных перевозок по маршруту |
|---------------------------|---|--|--|---|-----------------------------|--------------------------------------|---------------------------|---|--|--|
| | Наименование начального остановочного пункта или наименование поселения | Наименование конечного остановочного пункта или наименование поселения | | | | | | | | |
| 201 | г. Челябинск (автостанция "Южная") | п. Саргазы | АМЗ, п. Федоровка | ул. Блюхера, Уфимский тракт, а/д М-5 "Урал" | 20.0 | в установленных остановочных пунктах | по нерегулируемым тарифам | не установлены | ООО "Автотранс +", г. Челябинск, ул. Новороссийская, 44 | с 01.10.2012г. |

Железнодорожный транспорт

Железнодорожной магистралью «Челябинск-Уфа» сельское поселение связано с другими городами области, региона и страны. Беспересадочное сообщение осуществляется с 30 станциями Челябинской железной дороги. Ежедневно курсируют 15 электропоезда.

Компанией перевозчиком является ОАО «Свердловская пригородная компания». Маршруты железнодорожного сообщения, утверждены Приказом Министерства транспорта и связи Челябинской области. Класс вагонов – 3. Тип поезда – электропоезд, пригородный.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Протяженность пешеходных дорожек составляет 0 км. Отсутствуют велосипедные дорожки.

Специальные велосипедные дорожки обособленные и изолированные, где проезду на велосипедах организован по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а также в пределах планировочных районов отсутствуют. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

По итогам анализа, Программой предлагается:

- для пешеходного движения предусмотрено устройство тротуаров. Вдоль основных улиц в качестве покрытия предлагается сборный железобетон, асфальтобетонное покрытие и тротуарная плитка;
- обустройство пешеходных переходов в населенных пунктах сельского поселения;
- развитие и популяризация велосипедного движения у жителей.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

На период реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства необходимо расширение парка транспортных средств для выполнения коммунальных работ.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной 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-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Анализ динамики основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма остается достаточно высоким и имеет тенденцию к росту.

Основное количество дорожно-транспортных происшествий совершается по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств.

Их количество от всех ДТП, зарегистрированных на территории сельского поселения, как правило, превышает 90%. Наибольшее число ДТП приходится на такие виды происшествий как столкновение транспортных средств и наезд на пешехода, они дают порой до 80% от общего количества пострадавших.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения, отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;
- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной

обстановки, низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность.

Большую роль в деле повышения БДД играет подготовка водителей. На государственном уровне в последние годы этим вопросам уделяется повышенное внимание – ужесточаются требования по подготовке водителей в автошколах. Показатель эффективности автошкол, который получен как отношение совершенных выпускниками учебных организаций ДТП к количеству представленных кандидатов на экзамен, растет.

В целом по сельскому поселению этот показатель составляет 1%. Это говорит о необходимости усиления контроля за процессом подготовки водителей.

Обеспечение безопасности дорожного движения на уровне муниципального образования как правило решается за счет:

- сокращение дорожно-транспортного травматизма;
- усиление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений.

При этом в муниципальном образовании ограничиваются следующими первоочередными мероприятиями:

- установка, замена дорожных знаков;
- содержание дорог, ремонт проезжей части автодорог, ямочный ремонт и частичное асфальтирование дорог;
- выпиловка деревьев с участков дорог с опасными сочетаниями радиусов кривых в плане углов.

Автотранспортные предприятия, выполняющие автобусные перевозки на территории обеспечивают транспортную безопасность, реализацию организационных и иных мер в соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 №16-ФЗ «Транспортная безопасность».

В рамках усиления работы по повышению защищенности пассажирских перевозок от угроз террористических актов целесообразно организовать показательные тренировки на темы:

«Порядок действия руководства, сотрудников предприятия, дежурных смен и охраны ПАТП при обнаружении взрывного предмета в транспортном средстве».

Цели тренировки:

- совершенствование знаний и навыков руководящего состава в проведении мероприятий по предупреждению и противодействию террористических актов;
- отработать практические действия дежурной смены при обнаружении взрывного предмета.

2. Действия водителя по предотвращению террористического акта при обнаружении подозрительного предмета в салоне автобуса на линии".

Цели тренировки:

- совершенствование знаний и навыков руководящего состава в организации и проведении мероприятий по предупреждению и противодействию террористическим актам;
- отработка практических навыков водителей, кондукторов и диспетчеров по предотвращению террористического акта в автобусе при работе на линии, в случае обнаружении в салоне автобуса подозрительного предмета;
- отработка взаимодействия с правоохранительными органами при возникновении угрозы совершения террористического акта.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

Данная Программа содержит в себе профилактические мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения и формированию правосознания участников дорожного движения, мероприятия по безопасности дорожного движения и финансируется за счет средств областного и местного бюджетов.

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

Современное экологическое состояние территории определяется воздействием локальных источников загрязнения на компоненты природной среды, трансграничным переносом загрязняющих веществ воздушным путём с прилегающих территорий, а также от климатических особенностей, определяющих условия рассеивания и вымывания примесей. Сельское поселение расположен в зоне умеренного потенциала загрязнения атмосферы (ПЗА – сочетание метеофакторов, обуславливающее возможное загрязнение атмосферы в данном географическом районе), т.е. характеризуется достаточно благоприятными условиями для рассеивания примесей.

При интенсивном турбулентном обмене основная часть загрязняющих веществ выносится из приземных слоёв. Самоочищению атмосферы способствует циклонический тип погоды, поскольку загрязнения из приземных слоев атмосферы выносятся вверх восходящими потоками, а осадки вымывают загрязнения из атмосферного воздуха.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую

среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы: локальное, региональное и глобальное.

К локальному виду воздействия относятся:

Влияние на здоровье: вызывается угарным газом (СО), углеводородами, окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами.

Влияние на гигиенические условия: воздействие шума и вибрации от дорожного движения.

Разрушение конструкционных материалов транспортных средств и дорожных сооружений под действием серных и азотных составляющих выбросов автотранспорта, а также оксидов фотохимического происхождения.

Само существование дорожной сети оказывает негативное воздействие на окружающую среду, нарушая природный баланс.

Содержание автодорожной сети: использование солей и других химикатов при зимнем содержании, производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог для обеспечения видимости оказывают негативное воздействие на почву, грунтовые воды и растительность.

К региональному виду воздействия относятся:

- подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих;
- насыщение воздуха азотом, вызываемое азотными составляющими;
- увеличение концентрации тропосферного (низкоуровневого) озона и влияние на растительность. Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводородов и окислов азота;
- разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения.

К глобальному виду воздействия относится парниковый эффект: вызывается действием углекислого газа (СО₂), метана (СН₄), озона (О₃), фреонов (СFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (СFC), оксида азота (N₂O).

Глобальные эффекты, особенно парниковый эффект, по расчетам экологов будут иметь долговременное развитие. Это значит, что даже когда вредное воздействие, вызывающее эти проблемы, будет под контролем, природные процессы, уже вовлеченные в глобальные изменения, будут продолжаться еще долгое время.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду можно подразделить на три группы:

- факторы транспортного потока, включающие в себя загрязнение воздуха, акустическое загрязнение, вибрацию;
- факторы автомагистралей, включающие в себя визуальное внедрение, эффект “разделения”, изменение землепользования и разрушение почв;
- конструкционные факторы, включающие в себя шум и загрязнение воздуха при строительстве дорожных объектов.

По результатам оценки негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду не превышает допустимые пределы, установленные действующим законодательством.

Снижение вредного воздействия всех видов транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (сжатый газ, электроэнергия) и альтернативных источниках энергии, а также снижение энергоемкости транспортных средств. Для этого надзорными органами предполагается усиление контроля технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO_2), диоксид серы (SO_2) и озон (O_3)) приводят к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума

Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Снижение двигательной активности

Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт,

диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода в жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей сельского поселения направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния предприятий на население, согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» требуется для предприятий, являющихся источником негативного воздействия устанавливать санитарно-защитную зону. Санитарно-защитная зона не может рассматриваться как резервная территория предприятия или как перспектива для развития селитебной зоны.

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения

2.11.1. Характеристика существующих условий

Протяженность автомобильных дорог местного значения составляет 106,1км. Недостаточно развиты пешеходные связи внутри сельского поселения. Некоторые участки улично-дорожной сети не обеспечивают необходимой пропускной способности, безопасного и быстрого передвижения автотранспорта и пешеходов из-за узких проезжих частей, и недостаточного благоустройства улиц.

Рядом с Саргазинским сельским поселением расположена Автозаправочная станция сети Башкирские нефтепродукты.

Бензин Аи-92, Аи-95 соответствует всем требованиям. Топливораздаточные колонки соответствуют ГОСТ9018-89 по метрологическим показателям.

Количество парковочного пространства удовлетворяет спрос жителей, но к 2027 году следует увеличить парковочное пространство вдоль центральных улиц в сельском поселении.

2.11.2. Перспективы развития и размещения объектов транспортной инфраструктуры

Транспортная инфраструктура

Генеральным планом п. Саргазы предлагается устройство всей улично-дорожной сети поселка с усовершенствованным облегченным дорожным покрытием.

Пассажирский транспорт

Генеральным планом Саргазинского сельского поселения не предусматривается организация новых автобусных остановочных пунктов.

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры планируется обустройство остановочного пункта с устройством заездных карманов в п. Саргазы.

Парковочное пространство

В сельском поселении принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

- сохранить частные боксовые гаражи;
- организация парковочного пространства вдоль центральных улиц сельского поселения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках, а населению, проживающему в многоквартирных домах на специализированных парковках;
- строительство СТО.

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

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Саргазинского сельского поселения являются средства областного и местного бюджетов, и прочие средства. Привлечение средств областного бюджета учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом муниципального образования – Саргазинского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения. Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Таким образом возможности органов местного самоуправления Саргазинского сельского поселения должны быть сконцентрированы на решении задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры разработаны мероприятия на сумму 102,264 млн. руб.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

При разработке демографического прогноза Саргазинского сельского поселения применяется метод экстраполяции представленный в таблице 3.1.1.

Демографический прогноз Саргазинского сельского поселения

| № п/п | Показатели | Ед.изм. | Оценка | Расчетный срок |
|-------|-------------------|---------|--------|----------------|
| | | | 2017 | 2027 |
| 1. | Численность, чел. | тыс.чел | 4,475 | 4,995 |

Методы экстраполяции – метод прогнозирования, основанный на предположении неизменности среднегодовых темпов роста, среднегодовых абсолютных и относительных приростов.

Методы экстраполяции применяются в демографии для расчёта общей численности населения только при отсутствии резких колебаний рождаемости, смертности и миграции.

В реальности неизменные среднегодовые абсолютные приросты могут оставаться таковыми только непродолжительное время, поэтому прогнозирование численности населения с использованием указанной линейной функции может быть использовано только в среднесрочных прогнозах.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

Прогноз жилищного строительства

Развитие функционально-планировочной структуры сельского поселения носит интенсивный характер и направлено на реализацию природного и антропогенного потенциала территории.

Структурообразующую роль в формировании планировочных осей играет транспортная инфраструктура, а в формировании центров – максимальная для данной территории плотность размещения функций в сочетании с достигнутым на территории центра функциональным разнообразием, т.е. максимум разнообразия при максимуме плотности. Одной из планировочных задач регулирования социально-функциональных процессов, происходящих на проектируемой территории, является равномерное освоение территории, создание необходимого уровня обслуживания и занятости.

Застройка сельского поселения имеет вытянутую линейную планировочную структуру со сложившимся функциональным использованием земель. Жилищное строительство оказывает существенное влияние на

формирование внутрипоселковой системы расселения, а, следовательно, на изменение числа жителей и потребность в инфраструктурных объектах.

Главная цель и задача жилищного строительства – это рост реальной обеспеченности населения жильем, одного из важных индикаторов уровня жизни населения.

В сложившейся застройке предлагается сохранение плотности, новые территории предусматриваются под низкоплотную жилую застройку.

Общая (полезная) площадь жилищного фонда Саргазинского сельского поселения муниципального образования составляет 28,9 тыс. м.кв.

Жилищный фонд Саргазинского сельского поселения муниципального образования представлен многоквартирными домами, из которых преобладают дома 1987-1990 годов постройки и ввода в эксплуатацию.

На территории расположены одно, двух, этажные многоквартирные дома.

В таблице 3.1.2 представлен баланс территории Саргазинского сельского поселения муниципального образования.

Жилищный фонд классифицируется на три группы:

- здания каменные обыкновенные (стены из железобетонных панелей, бетонные блоки);
- здания каменные облегченные (шлакоблочные стены);
- здания деревянные (стены из деревянного бруса).

Таблица 3.1.2

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Современное состояние | Расчетный срок |
|-------|---|----------------------------|-----------------------|----------------|
| 1.1 | Общая площадь земель в границах поселка | га | 1680,0 | 1680 |
| | в том числе территории: | га/ м ² на чел. | | |
| | - жилых зон | -" | 111,0/ 411,1 | 554/ 59,8 |
| | из них: | | | |
| | многоэтажной застройки | -" | - | 443/ 49,2 |
| | малоэтажной застройки | -" | 111,0/ 411,1 | 111/ 411,1 |
| | в том числе: | | | |
| | 2-3 эт. многоквартирных домов | -" | 15,0/ 150,0 | 15/ 150,0 |
| | индивид. жилых домов с приусадебными земельными участками | -" | 96,0/ 564,7 | 96/ 564,7 |
| | - общественно-деловых зон | га | 3,5 | 45 |
| | - производственных зон | га | 29,4 | 203 |
| | - зон сельскохозяйственного назначения | га | 164 | 164 |
| | - зон инженерной и транспортной инфраструктур | -" | 182,0 | 274 |
| | - рекреационных зон | -" | 415,1 | 416 |
| | леса | -" | 396,0 | 184 |
| | зеленые насаждения общего пользования | га/ м ² на чел. | 1,1/ 4,1 | 214/ 23,1 |
| | водоемы | га | 18,0 | 18 |
| | - иных зон | га | 775,0 | 24 |

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Современное состояние | Расчетный срок |
|-------|---|-------------------|-----------------------|----------------|
| | из них: природоохранные | "- | 8,5 | 24 |
| 1.2 | Из общей площади земель поселка: | га/ % | | |
| 1.2.1 | Территории общего пользования | "- | 135,1/ 8,1 | 440/ 26,2 |
| | из них: | | | |
| | - зеленые насаждения общего пользования | "- | 1,1/ 0,1 | 214/ 12,7 |
| | - водоемы | "- | 18,0/ 1,1 | 18/ 1,1 |
| | - улицы, дороги, проезды, площади | "- | 116,0/ 6,9 | 208/ 12,4 |

3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения Саргазинского сельского поселения долгосрочную перспективу (до 2027 года) в части пригородных пассажирских перевозок, представлен в таблице 3.1.3.

Таблица 3.1.3.

Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения

| № | Показатели | Ед.изм. | Оценка | |
|----------------------------------|-------------------------------|----------|--------|-------|
| | | | 2017 | 2027 |
| Автобусный транспорт | | | | |
| 1. | Среднемесячный пассажиропоток | тыс.чел. | 0,875 | 1,150 |
| 2. | Среднегодовой пассажиропоток | тыс.чел. | 10,5 | 13,8 |
| Железнодорожный транспорт | | | | |
| 1. | Среднемесячный пассажиропоток | тыс.чел. | нд | нд |
| 2. | Среднегодовой пассажиропоток | тыс.чел. | нд | нд |

С учетом полученной информации о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения сформирован прогноз транспортного спроса сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения, в ближайшие 10 лет изменится незначительно.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Автомобильный транспорт

Существенных изменений в инфраструктуре автомобильного транспорта к 2027 году не предвидится. Основным видом транспорта останется автомобильный. Транспортная связь с областными и местными пунктами осуществляется общественным транспортом (автобусное, железнодорожное сообщение). Внутри населенных пунктов передвижение будет осуществляться автобусным, личным транспортом и пешеходным сообщением.

Железнодорожный транспорт

Изменений в инфраструктуре железнодорожного транспорта к 2027 году

на территории Саргазинского сельского поселения не прогнозируется.

3.4. Прогноз развития дорожной сети сельского поселения

Основными направлениями развития дорожной сети сельского 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, в соответствии с Генеральным планом Саргазинского сельского поселения:

- нормативного содержания, реконструкция и строительство дорог;
- повышения качества и безопасности дорожной сети – расширение проезжих частей, усовершенствование покрытия (асфальтобетон), установка искусственных неровностей.

Проектом генерального плана новые улицы и дороги запланированы на вновь осваиваемых территориях. В районах планируемой жилой застройки и новых производственно-коммунальных зонах планируемая уличная сеть строится на продолжении существующих улиц преимущественно по прямоугольной сетке.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Будет сохраняться тенденция к увеличению уровня автомобилизации населения, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам массового скопления людей.

Уровень автомобилизации на конец срока Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Саргазинского сельского поселения принят 375 ед. на 1000 жителей.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности 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.

Динамика аварийности представлена в таблице 3.6.1.

Динамика аварийности

| № | Показатель | Ед.изм. | Оценка | Расчетный срок |
|----|------------|---------|--------|----------------|
| | | | 2017 | 2027 |
| 1. | ДТП | ед. | 15 | ~1-2 |

Прогноз показателей дорожной безопасности имеет тенденцию к снижению аварийности.

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

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения

экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива

4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, экономическое развитие региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Прогноз сценарных условий развития транспортной инфраструктуры Саргазинского сельского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – **вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (максимальный)** предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития округа. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение текущего состояния, сложившегося в последний период. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры будут осуществляться в рамках генерального плана Саргазинского сельского поселения. Сценарий характеризуется поддержанием и качественным ремонтом дорожной сети.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Саргазинского сельского поселения предполагается проведение более активной деятельности, направленной на развитие транспортной инфраструктуры. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях развития жилищного фонда, увеличения рабочих мест, связанных с расходами бюджета по финансированию

новых инфраструктурных проектов. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также дальнейшие инвестиции в разработку новых месторождений.

Вариант 3 (максимальный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста – строительство промышленных объектов для увеличения числа рабочих мест и привлекательности. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения численности населения, плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

Территория характеризуется в целом достаточной для проживающего в нем населения степенью развития транспортной инфраструктуры.

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. **В Программе реализуется Базовый вариант - качественного содержания (ремонт и реконструкция) и капитального ремонта дорог.**

5. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий представлены в таблице 5.1. - 5.6.

5.1.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Таблица 5.1.

| № | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 1 | Строительство станции технического обслуживания в п. Саргазы | 2020 | 2020 | | | | | | |
| 2 | Выполнения работ по техническому учету и паспортизации дорог общего пользования | 2018 | 2020 | | | | | | |
| 3 | Разработка "Проект организации дорожного движения" | 2019 | 2019 | | | | | | |
| 4 | Установка элементов транспортной навигации (указательные знаки) | 2020 | 2020 | | | | | | |
| 5 | Установка дорожных знаков | 2018 | 2027 | | | | | | |
| 6 | Установка силового барьерного ограждения на искусственных сооружениях улично-дорожной сети | 2018 | 2027 | | | | | | |

5.1.2. Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования

Таблица 5.2.

| № | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|---|---|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 1 | Организация автобусных маршрутов. Ежегодное мероприятие | 2018 | 2027 | | | | | | |
| 2 | Реконструкция остановочного пункта в п. Саргазы | 2019 | 2019 | | | | | | |

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

Таблица 5.3.

| № | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|---|---|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 1 | Организация парковочных мест вдоль центральных улиц | 2019 | 2022 | | | | | | |

5.1.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Таблица 5.4.

| № | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 1 | Установка дорожных и информационных знаков | 2018 | 2027 | | | | | | |
| 2 | Установка и реконструкция ограждений | 2018 | 2027 | | | | | | |
| 3 | Обустройство пешеходных переходов | 2018 | 2027 | | | | | | |
| 4 | Содержание и ремонт тротуаров | 2018 | 2027 | | | | | | |

5.1.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Таблица 5.5.

| № | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 1 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Автогрейдер-Брянский Арсенал/ГС18.05» | 2019 | 2019 | | | | | | |

| № | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 2 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «КАМАЗ-Самосвал 651115» | 2020 | 2020 | | | | | | |
| 3 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Погрузчик фронтальный ТЛ-350» | 2019 | 2019 | | | | | | |
| 4 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. Каток | 2021 | 2021 | | | | | | |

5.1.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения

Таблица 5.6.

| № п/п | Наименование мероприятия | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | |
|-------|--|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
| 1 | ул. Светлая, п. Саргазы | 2018 | 2018 | | | | | | |
| 2 | ул. Березовая, п. Саргазы | 2018 | 2018 | | | | | | |
| 3 | ул. Садовая, п. Саргазы | 2019 | 2019 | | | | | | |
| 4 | ул. Центральная, д. Таловка | 2020 | 2020 | | | | | | |
| 5 | ул. Ленина, п. Саргазы | 2020 | 2020 | | | | | | |
| 6 | ул. Мичурина, п. Саргазы | 2021 | 2021 | | | | | | |
| 7 | ул. Лесная, п. Саргазы | 2022 | 2022 | | | | | | |
| 8 | ул. Набережная, п. Саргазы | 2022 | 2022 | | | | | | |
| 9 | ул. Юбилейная, п. Саргазы | 2021 | 2021 | | | | | | |
| 10 | п. Саргазы, п. Смолино, д. Таловка | 2019 | 2027 | | | | | | |
| 11 | Строительство улично-дорожной сети к планируемой застройке в соотв. с Генеральным планом | 2025 | 2027 | | | | | | |

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации Базового варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 6.1.

Общая стоимость планируемых мероприятий по сельскому поселению на период до 2027 года составит 102,624 млн. руб.

Таблица 6.1.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации Базового варианта развития транспортной инфраструктуры

| № | Наименование мероприятия | Объем финансирования, млн. руб. | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 |
|---|--|---------------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|-----------|
| 1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 10,285 | 0.667 | 1.063 | 8.463 | 0.046 | 0.046 | 0.667 |
| 2 | Мероприятия по развитию транспорта общественного пользования | 3,648 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 1.82 |
| 3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | 0,50 | | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | |
| 4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения | 8,1 | 0.720 | 1.201 | 1.201 | 0.801 | 0.801 | 3.378 |
| 5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 11,781 | | 1.900 | 9.881 | | | |
| 6 | Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения | 68,31 | 2.92 | 1.84 | 3.79 | 6.31 | 4.45 | 49.00 |
| | Итого | 102.624 | 4.667 | 6.494 | 23.825 | 7.647 | 5.787 | 54.865 |

6.1.1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Таблица 6.1.1

| № | Наименование мероприятия | Технико-экономические параметры | Объем финансирования | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | | Источник финансирования |
|-------|--|---------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 | |
| 1 | Строительство станции технического обслуживания в п. Саргазы | 1 стр. | 7.500 | 2020 | 2020 | - | - | 7.50 | - | - | - | ПИ |
| 2 | Выполнения работ по техническому учету и паспортизации дорог общего пользования | По техническому заданию | 0.900 | 2018 | 2020 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | - | - | - | МБ |
| 3 | Разработка "Проект организации дорожного движения" | По техническому заданию | 0.350 | 2019 | 2019 | - | 0.35 | - | - | - | - | МБ |
| 4 | Установка элементов транспортной навигации (указательные знаки) | По техническому заданию | 0.250 | 2020 | 2020 | - | - | 0.25 | - | - | - | ПИ |
| 5 | Установка дорожных знаков | По техническому заданию | 0.185 | 2019 | 2022 | - | 0.05 | 0.05 | 0.05 | 0.05 | - | МБ |
| 6 | Установка силового барьерного ограждения на искусственных сооружениях улично-дорожной сети | 100 п.м. | 1.100 | 2018 | 2020 | 0.37 | 0.37 | 0.37 | - | - | - | МБ |
| Итого | | | 10.285 | | | 0.667 | 1.063 | 8.463 | 0.046 | 0.046 | 0.000 | |

6.1.2. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию транспорта общественного пользования

Таблица 6.1.2.

| № | Наименование мероприятия | Технико-экономические параметры | Объем финансирования | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | | Источник финансирования |
|---|---|---------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 | |
| 1 | Организация автобусных маршрутов. Ежегодное мероприятие | По техническому заданию | 3.648 | 2018 | 2027 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 1.82 | МБ |

6.1.3. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Таблица 6.1.3.

| № | Наименование мероприятия | Технико-экономические параметры | Объем финансирования | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | | Источник финансирования |
|---|---|---------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 | |
| 1 | Организация парковочных мест вдоль центральных улиц Поселения | По техническому заданию | 0,5 | 2019 | 2022 | - | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | - | МБ |

6.1.4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Таблица 6.1.4.

| № | Наименование мероприятия | Технико-экономические параметры | Объем финансирования | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | | Источник финансирования |
|-------|--|---------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 | |
| 1 | Установка дорожных и информационных знаков | 15 шт. | 0.500 | 2019 | 2022 | - | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | - | МБ, РБ |
| 2 | Установка и реконструкция ограждений | По техническому заданию | 3.200 | 2019 | 2027 | - | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 0.36 | 1.78 | МБ, РБ |
| 3 | Обустройство пешеходных переходов | По техническому заданию | 1.200 | 2018 | 2020 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | - | - | - | МБ, РБ |
| 4 | Содержание и ремонт тротуаров | По техническому заданию | 3.200 | 2018 | 2027 | 0.32 | 0.32 | 0.32 | 0.32 | 0.32 | 1.60 | МБ, РБ |
| Итого | | | 8.100 | | | 0.720 | 1.201 | 1.201 | 0.801 | 0.80 | 3.378 | |

6.1.5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Таблица 6.1.5.

| № | Наименование мероприятия | Технико-экономические параметры | Объем финансирования | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | | Источник финансирования |
|-------|--|---------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 | |
| 1 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Автогрейдер-Брянский Арсенал/10-01» | 1 ед. | 2.900 | 2020 | 2020 | - | - | 2.90 | - | - | - | МБ, РБ |
| 2 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Рециклер асфальтобетона ЕМ-3200» | 1 ед. | 0.731 | 2020 | 2020 | - | - | 0.73 | - | - | - | МБ, РБ |
| 3 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «КАМАЗ-Самосвал 651115» | 1 ед. | 2.700 | 2020 | 2020 | - | - | 2.70 | - | - | - | МБ, РБ |
| 4 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Самосвал ЗИЛ ММЗ 45065» | 1 ед. | 1.900 | 2019 | 2019 | - | 1.90 | - | - | - | - | МБ, РБ |
| 5 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Погрузчик фронтальный В-140» | 1 ед. | 0.650 | 2020 | 2020 | - | - | 0.65 | - | - | - | МБ, РБ |
| 6 | Закупка подвижного состава коммунальных и дорожных служб. «Бульдозер ТМ-10.11К» | 1 ед. | 2.900 | 2020 | 2020 | - | - | 2.90 | - | - | - | МБ, РБ |
| Итого | | | 11.781 | | | 0.000 | 1.900 | 9.881 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | |

6.1.6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения

Таблица 6.1.6.

| № п/п | Наименование мероприятия | Объем финансирования, млн. руб. | Протяженность, км | Дата начала мероприятия | Дата завершения мероприятия | График выполнения мероприятий | | | | | | Источник финансирования |
|----------------------------------|--|---------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2027 | |
| Капитальный ремонт дорожной сети | | | | | | | | | | | | |
| 1 | ул. Светлая, п. Саргазы | 1.92 | 0.525 | 2018 | 2018 | 1.92 | | | | | | ОБ |
| 2 | ул. Березовая, п. Саргазы | 1.00 | 0.275 | 2018 | 2018 | 1.00 | | | | | | ОБ |
| 3 | ул. Садовая, п. Саргазы | 1.04 | 0.285 | 2019 | 2019 | | 1.04 | | | | | ОБ |
| 4 | ул. Центральная, д. Таловка | 1.50 | 0.41 | 2020 | 2020 | | | 1.50 | | | | ОБ |
| 5 | ул. Ленина, п. Саргазы | 1.50 | 0.41 | 2020 | 2020 | | | 1.50 | | | | ОБ |
| 6 | ул. Мичурина, п. Саргазы | 2.96 | 0.81 | 2021 | 2021 | | | | 2.96 | | | ОБ |
| 7 | ул. Лесная, п. Саргазы | 0.73 | 0.2 | 2022 | 2022 | | | | | 0.73 | | ОБ |
| 8 | ул. Набережная, п. Саргазы | 2.92 | 0.8 | 2022 | 2022 | | | | | 2.92 | | ОБ |
| 9 | ул. Юбилейная, п. Саргазы | 2.56 | 0.7 | 2021 | 2021 | | | | 2.56 | | | ОБ |
| Грейдерный ремонт | | | | | | | | | | | | |
| 1 | п. Саргазы, п. Смолино, д. Таловка | 7.2 | Общая протяженность 5,5 км | 2019 | 2027 | | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 4 | МБ, РБ |
| Строительство дорожной сети | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Строительство улично-дорожной сети к планируемой застройке в соотв. с Генеральным планом | 45 | ~15 | 2025 | 2027 | | | | | | 45 | МБ, РБ |
| Итого | | 68.31 | | | | 2.92 | 1.84 | 3.79 | 6.31 | 4.45 | 49.00 | |

7. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка эффективности реализации программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем. Оценка эффективности программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы; степень достижения планируемых значений показателей программы.

Расчет итоговой оценки эффективности программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности программы: 1-й этап – расчет P_1 – оценки эффективности программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы»; 2-й этап – расчет P_2 – оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы»; 3-й этап – расчет $P_{\text{итог}}$ – итоговой оценки эффективности программы.

Итоговая оценка эффективности программы ($P_{\text{итог}}$) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации программы.

Расчет P_1 – оценки эффективности программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию программы» осуществляется по следующей формуле: $P_1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%$,

где: $V_{\text{факт}}$ – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ – плановый объем бюджетных средств на реализацию программы в отчетном году;

u – сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию программы» осуществляется по следующим критериям: программа выполнена в полном объеме, если $P_1 = 100\%$; программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$; программа не выполнена, если $P_1 < 80\%$.

Расчет P_2 – оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы» осуществляется по

формуле: $P_2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 (2),$

где:

K_i – исполнение i планируемого значения показателя программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей программы.

Исполнение по каждому показателю программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = \text{П}_i \text{ факт} / \text{П}_i \text{ пл} * 100\%,$

где: $\text{П}_i \text{ факт}$ – фактическое значение i показателя за отчетный год;

$\text{П}_i \text{ пл}$ – плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = 100\%.$

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: $K_i = 0\%.$

Интерпретация оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей программы» осуществляется по следующим критериям: программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$; программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$; программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$ программа не выполнена, если $P_2 < 75\%.$

Итоговая оценка эффективности программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2,$$

где: $P_{\text{итог}}$ – итоговая оценка эффективности программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности программы осуществляется по следующим критериям: $P_{\text{итог}} > 100\%$ высокоэффективная; $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная; $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная; $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности программы (значение $P_{\text{итог}}$) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами, а отдел экономики Администрации Саргазинского сельского поселения.

В таблице 7.1. представлены целевые индикаторы на планируемый период.

| Мероприятия | Наименование индикатора | 2018 | 2027 |
|--|---|------|------|
| мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 1 | 1 |
| | Пассажиропоток автобусного транспорта, тыс. в год | 5,5 | 1560 |
| мероприятия по развитию | Парковочное пространство, мест | 40 | 100 |

| Мероприятия | Наименование индикатора | 2018 | 2027 |
|---|---|------|------|
| инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | | | |
| мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Протяженность новых пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 0 | 7,0 |
| | Количество обустроенных пешеходных переходов | нд | 15 |
| | Число велодорожек | 0 | 0 |
| | Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 |
| мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; | Число мест стоянок большегрузного транспорта | 0 | 1 |
| | Число мест стоянок транспорта коммунальных служб | 1 | 1 |
| | Число мест стоянок транспорта дорожных служб | 1 | 1 |
| мероприятия по развитию сети дорог | Развитие улично-дорожной сети, км | 35 | 80 |
| 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 | 15 | 1 |
| | Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 0 | 0 |
| | Количество нанесенной дорожной разметки, кв.м | 100 | 200 |
| | Количество установленных дорожных знаков, ед. | нд | +15 |
| мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 |

8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского 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 крупных предприятий;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей крупных предприятий и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы следующие составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги.

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

Транспортная система Саргазинского сельского поселения является элементом транспортной системы Челябинской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для цели обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в сельском поселении.

В целях совершенствования правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Саргазинского сельского поселения предлагается ряд мероприятий по

институциональным преобразованиям:

1. Рассмотреть возможность выделения в структуре управления администрации конкретного подразделения (возможно отдел в управлении ЖКХ), отвечающего и координирующего деятельность в сфере транспорта и безопасности дорожного движения, так как эти два вопроса являются неделимыми в основах организации перевозок, как пассажиров, так и грузов. Отдельное структурное подразделение позволит более быстро и качественно решать поставленные задачи в сфере транспортной инфраструктуры

2. Организовать антитеррористическую комиссию, в рамках которой отслеживать и контролировать на своем уровне исполнение Федерального закона от 09.02.2007 № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» с целью организации взаимодействия предприятий, работающих в сфере транспорта с территориальными подразделениями МВД и ФСБ.

С руководителями предприятий, занятых в сфере транспортных пассажирских перевозок, необходимо постоянно проводить работу по реализации дополнительных мер, направленных на обеспечение безопасности жителей сельского поселения и усиление защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от угроз террористического характера.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для цели обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в сельском поселении.