ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАРАНОВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА МИЯКИНСКИЙ РАЙОН РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН НА 2016-2020 ГОДЫ С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2033 ГОДА

Уфа, 2016 г.

УТВЕРЖДЕНА
Решением Совета депутатов
сельского поселения
Карановский сельсовет
Муниципального района
Миякинский район

_____

от «__» _____ 20__ г. № ____

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАРАНОВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА МИЯКИНСКИЙ РАЙОН РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН НА 2016-2020 ГОДЫ С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2033 ГОДА

Программный документ

Заказчик: Администрация сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан

Разработчик: ООО «СтатусСтройПроект»

Главный архитектор проекта: _____ Р.К.Нугуманов

Состав Программы

№	Наименование частей и разделов	Обозначение
1	Программный документ	**18/09-2016-П-ПКР**
2	Приложение 1	Существующие и проектируемые дорожные сети сельского поселения
3	Приложение 2	Информация о мостовых сооружениях на а/д общего пользования регионального, межмуниципального значения и местного значения на территории сельского поселения
4	Приложение 3	Постановление Правительства РФ об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры № 1440

СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ

РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 7
РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 14
2.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Муниципального района. 14
2.2. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса. 17
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 20
2.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог. 21
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами). 24
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока. 26
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения. 26
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств. 26
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения. 29
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. 31
2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры. 32
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры. 34
РАЗДЕЛ 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И

ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ. 37
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения. 37
3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения. 42
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта. 42
3.4. Прогноз развития дорожной сети. 43
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения. ... 45
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения. 46
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. 48
РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 49
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры. 49
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов. 50
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства. 52
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения. 54
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб. 55
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог. 56
РАЗДЕЛ 5. ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 58
5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения,

снижению перегруженности дорог и (или) их участков. 59
5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем... 60
5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. 60
5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности..... 63
РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 65
6.1. Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов. 66
6.2. Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства. 67
6.3. Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения..... 69
6.4. Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб. 71
6.5. Система развития сети дорог. 73
6.5. Финансовые потребности для реализации программы. 76
РАЗДЕЛ 7. ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 86
РАЗДЕЛ 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... 89

РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

На период 2016-2020 годы с перспективой до 2033 года.

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан на период 2016-2020 годы с перспективой до 2033 года.
Основание для разработки программы	• Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016); • Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; • Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016); • Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015); • Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О

	Правилах дорожного движения»; • Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений»; • Проект развития транспортной инфраструктуры Республики Башкортостан до 2020 года. • Генеральный план сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан от 2013 г.
Заказчик программы	Администрация сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан.
Разработчик программы	Общество с ограниченной ответственностью «СтатусСтройПроект».
Цели и задачи программы	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач: • Организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного

	проектирования поселения; • Организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения; • Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма.
Важнейшие целевые показатели программы	• Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; • Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; • Протяженность пешеходных дорожек; • Протяженность велосипедных дорожек; • Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; • Количество дорожно-транспортных

	происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения; • Обеспеченность транспортного обслуживания населения.
Сроки и этапы реализации программы	Период с 2016 по 2033 гг.: • 1 этап – 2016-2020 годы; • 2 этап – 2021-2025 годы; • 3 этап – 2026-2030 годы; • 4 этап – 2031-2033 годы.
Объемы и источники финансирования программы	Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет **252 100** тыс. рублей, в т.ч. по видам услуг: • Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов – **2 500** тыс. руб. • Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства – **60 250** тыс. руб. • Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения – **50 400** тыс. руб. • Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб – **6 700** тыс. руб.

	• Система развития сети дорог – **174 900** тыс. руб.
Ожидаемые результаты реализации программы	Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования; Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования.

ВВЕДЕНИЕ

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально- экономического и территориального развития сельского поселения.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития сельского поселения, 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 сельского поселения;
- Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;
- Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении;
- 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.

Сроки и этапы Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан на 2016-2020 годы с перспективой до 2033 года реализуется по этапам:

- 1 этап – 2016-2020 годы;
- 2 этап – 2021-2025 годы;
- 3 этап – 2026-2030 годы;
- 4 этап – 2031-2033 годы.

РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

2.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Муниципального района.

Рисунок 1. Месторасположение Миякинского района на карте Республики Башкортостан.

Территория сельского поселения Карановский сельсовет находится на северо-востоке территории МР Миякинский район, расположенного в юго-западной части Республики Башкортостан. С севера она ограничена землями Альшеевского района, с запада − землями Биккуловского сельсовета, с востока − с землями СП Ильчигуловского сельсовета, с юга – землями Николаевского, Миякибашевского сельсоветов.

В состав Карановского сельского совета входят села Каран-Кункас, Куль-Кункас и деревни Комсомольский, Софиевка, Зайпекуль. Связь со столицей республики осуществляется по дорогам межмуниципального значения V и IV категорий до с. Миякитамак, далее по дороге

республиканского значения III категории Киргиз-Мияки – Аксеново – Чишмы до федеральной автомагистрали М-5 "Урал".

с. Каран-Кункас

Село Каран-Кункас − административный центр сельского поселения, расположено в северо-западной его части. Численность населения на 2013 г. - 520 человек. Расстояние до райцентра – с. Киргиз-Мияки – 41 км, расстояние до ближайшей ж/д станции – с. Аксеново – 39 км.

Въезд в село осуществляется с дороги местного значения Куль-Кункас – Каран-Кункас V категории с щебеночным покрытием.

В центре села находится общественный центр. В юго-западной части села расположен один из крупных на территории Карановского сельсовета предприятий − молочно-товарная ферма ОАО "Карановский".

Граница села с севера – земли сельскохозяйственного назначения, с северо-востока − территория цеха по производству подсолнечного масла, с юго-запада – молочно-товарная ферма, с запада и северо-запада – дорога местного значения, с востока – земли специального назначения (СЗЗ от кладбища, водо-охранные зоны от двух родников и реч. Второй Каран). Территориальное развитие села с юго-запада ограничено 1 км санитарно-защитной зоной от свалки ТБО. Проектом предлагается размещение новой жилой застройки к северу от существующих границ села.

с. Куль-Кункас

Село расположено в 4 км к северу от административного центра сельсовета. Население на 2013 г. – 253 человек. Село территориально ограничено с северо-востока – озером Кулькункас, с юга – землями сельскохозяйственного назначения, с юго-востока – кладбищем и СЗЗ от свалки ТБО и скотомогильника.

Планировочно, застройка села вытянута вдоль озера Кулькункас. Общественная зона расположена по ул. Демская. Для размещения жилой застройки отведена территория в юго-западной части населенного пункта, ныне занятая лугами и пашней.

Межмуниципальная дорога районного значения V категории с щебеночным покрытием проходит через деревню.

Выявленные памятники археологии – Ново-Ильчигуловские III курганы − расположены в 1 км к юго-востоку от села.

д. Комсомольский

Деревня расположена в центральной части территории сельского совета. Население деревни на 2013 г. – 204 человека.

Въезд в населенный пункт осуществляется с юга по грунтовой дороге местного значения.

Расстояние до ближайшей ж/д станции Аксеново − 53 км, до центра сельсовета с. Каран-Кункас − 13 км.

Общественная зона находится в южной части по улице Сиреневая. Деревня расположена на правом берегу реки Шайбак. С южной стороны деревню ограничивает зерноток, с севера – кладбище и молочно-товарная ферма, с запада – река Шайбак. На северо-западе в 500 м от деревни расположена свалка ТБО.

Развитие жилой застройки проектом предусматривается в юго-западную сторону.

д. Софиевка

Деревня расположена в восточной части сельского поселения. Население – 160 человек. Расстояние до центра сельсовета (с. Каран-Кункас) − 20 км.

Деревня территориально ограничена с юго-востока и востока водоохран-ной зоной р. Кызылюл, за которой находятся территории зернотока и МТМ; газопроводом высокого давления, с юго-запада – санитарно-защитной зоной от свалки ТБО и МТФ, с запада – землями сельскохозяйственного назначения.

Общественная зона расположилась в центральной части деревни.

Развитие населенного пункта предусмотрено в северо-восточную сторону, в продолжении улицы Полевая.

д. Зайпекуль

Деревня расположена в юго-восточной части территории сельсовета в междуречье − с юго-запада территория деревни ограничена р. Сухой Кызыл, с северо-востока − её правым притоком. Население на 2013 г. – 61 человек. Расстояние до центра сельсовета с. Каран-Кункас 22 км. Транспортная связь населенного пункта с административным центром сельского поселения осуществляется по местной автодороге с щебеночным покрытием.

Границы деревни с востока – кладбище, с севера – водонапорная башня и скважина, с юго-запада – газопровод высокого давления.

В 1 км к востоку от деревни располагается карьер по добыче камня.

Проектом не предусматривается территориальное развитие деревни из-за отсутствия роста численности населения. Жилищное строительство будет осуществляться в существующих границах деревни на свободных или освобождающихся (заброшенных) участках домовладений.

2.2. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

По данным Администрации района численность постоянного населения сельского поселения Карановский сельсовет на 2016 г. по итогам переписи населения составила 823 человека.

Из таблицы видно, что демографическая ситуация в поселении ухудшается. Увеличилось количество молодых семей, улучшилось здоровье населения, увеличилось количество молодежи, в том числе, участвующих в работе различных общественных организаций. Все это является предпосылками динамичного развития поселения.

Таблица 1. Динамика численности населения.

Годы	2007	2009	2012	2013	2014	2016
Карановский сельсовет	**1206**	**1195**	**856**	**844**	**835**	**823**

Диаграмма 1. Динамика численности населения.

В Карановском сельсовете происходит снижение численности населения, это связано с оттоком трудоспособного населения в город. За период с 2013-2014 год население сельсовета уменьшилось на 9 человек. Ранее рост населения происходил преимущественно благодаря положительному естественному приросту населения.

Демографическая ситуация в районе в настоящее время определяется снижением естественной убыли населения за счет сокращения смертности, повышения рождаемости и миграционным движением населения, сложившимся в районе.

Таблица 2. Динамика численности населения по сельскому поселению.

№	Наименование	Численность населения	Общее количество семей
1	с. Каран-Кункас	439	175
2	с. Куль-Кункас	148	77
3	д. Комсомольский	126	66
4	д. Софиевка	85	51
5	д. Зайпекуль	25	28
	Итого	**823**	**397**

В настоящее время в сельском поселении Карановский сельсовет согласно данным Администрации сельского поселения зарегистрированное население составляет 823 человека.

Объемы жилищного строительства сельского поселения рассчитаны согласно жилищной обеспеченности по каждому населенному пункту. Существующая средняя по сельскому поселению жилищная обеспеченность составляет 21,75 кв. метра на человека. Освоение территории населенных пунктов сельского поселения в целях жилищного строительства в последние годы велось за счет малоэтажного индивидуального жилищного строительства с приусадебными участками.

Основным принципом расчета объемов нового жилищного строительства является доведение средней жилищной обеспеченности на расчетный срок (2033 г.) до 30,0 кв.м/чел. и жилого фонда – до 46,6 тыс.кв.метров.

Средняя существующая жилищная обеспеченность по сельсовету составляет 21,75 кв.м/чел.

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

Основной автомагистралью, проходящей в меридиональном направлении по территории Карановского сельского совета, является автодорога местного значения V категории, которая обеспечивает связь административного центра Карановского сельсовета с районным центром Миякинского района и с г. Уфа. Автомобильная дорога относится к V категории с щебеночным покрытием.

Таблица 3. Дороги межрайонного значения.

№ п/п	Наименование основных автомобильных дорог	категория дороги	протяже-нность всего	в т.ч.по типу покрытия		
				асфаль-тобетон	гравий	грунт
1	Куль-Кункас-Каран-Кункас	V	2,6		2,6	-
2	Подъезд к д. Комсомольский	V	1,0		1,0	-
3	Каран-кункас-Софиевка	V	16,91		16,91	
4	Софиевка-Зайпекуль	V	2,24		2,24	

Таблица 4. Показатели существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов.

Наименование	Протяженность, км	Площадь, га
с. Каран-Кункас	2,17	1,52
с. Куль-Кункас	1,76	1,23
д. Комсомольский	2,11	1,48
д. Софиевка	0,99	0,70
д. Зайпекуль	1,30	0,91
ВСЕГО	**8,33**	**5,84**

Сведения о мостах:

По данным администрации сельского поселения мостов местного значения не имеется.

Дополнительные сведения о мостах представлены в Приложении 2.

2.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожно-транспортная сеть состоит из дорог IV категории, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 3 метра. В таблице приведен перечень муниципальных дорог. Дороги расположены в границах населенного пункта, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Таблица 5. Перечень дорог сельского поселения.

№	НАИМЕНОВАНИЕ НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА	Наименование дороги	Категория дороги	Свидетельство №/дата	Протяженность дороги, км.	Тип покрытия
1	***с. Каран-Кункас***	Уличная дорога	Дороги местного значения	04АД 779776 от 27.08.2014г.	4,2	Асфальт-3, гравий-1,2
2	***с. Куль-Кункас***	Уличная дорога	Дороги местного значения	04АД 779777 от 27.08.2014г.	1,7	асфальт
3	***д. Комсомольский***	Уличная дорога	Дороги местного значения	04АД 779778 от 27.08.2014г.	2,05	гравий
4	***д. Софиевка***	Уличная дорога	Дороги местного значения	04АД 779780 от 27.08.2014г.	1,15	гравий
5	***д. Зайпекуль***	Уличная дорога	Дороги местного значения	04АД 779779 от 27.08.2014г.	1,3	грунт
	ИТОГО				**10,4**	

Дороги различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице долевое распределение графически отображено на диаграмме.

Таблица 6. Состав дорог по типам покрытия.

№	Тип покрытия	Протяженность, м	Долевой состав, %
1.	Асфальтовое	4700	45
2.	Гравийное	4400	42
3.	Грунтовое	1300	13
	Итого	**10400**	**100**

Диаграмма 2. Долевое распределение по типам покрытий автодорог сельского поселения.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами).

По данным администрации сельского поселения Карановский сельсовет автомобильный парк преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Состав парка транспортных средств представлен в таблице.

Таблица 7. Состав парка транспортных средств.

№	НАИМЕНОВАНИЕ НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА	Количество транспорта	
		Легковой транспорт	Грузовой транспорт (включая тракторы)
1	с. Каран-Кункас	99	10
2	с. Куль-Кункас	54	1
3	д. Комсомольский	36	3
4	д. Софиевка	34	2
5	д. Зайпекуль	1	0

Детальная информация о характеристиках, представленных в таблице видов автотранспорта, в том числе марках, видах используемого топлива, отсутствует.

В целом за период 2012 – 2016 годы, отмечается рост количества транспортных средств и долевое изменение состава.

Таблица 8. Оценка уровня автомобилизации населения.

№	Показатели	2015 г.	2016 г.
1.	Общая численность населения, чел.	835	823
2.	Количество автомобилей у населения, ед.	237	240
3.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	284	292

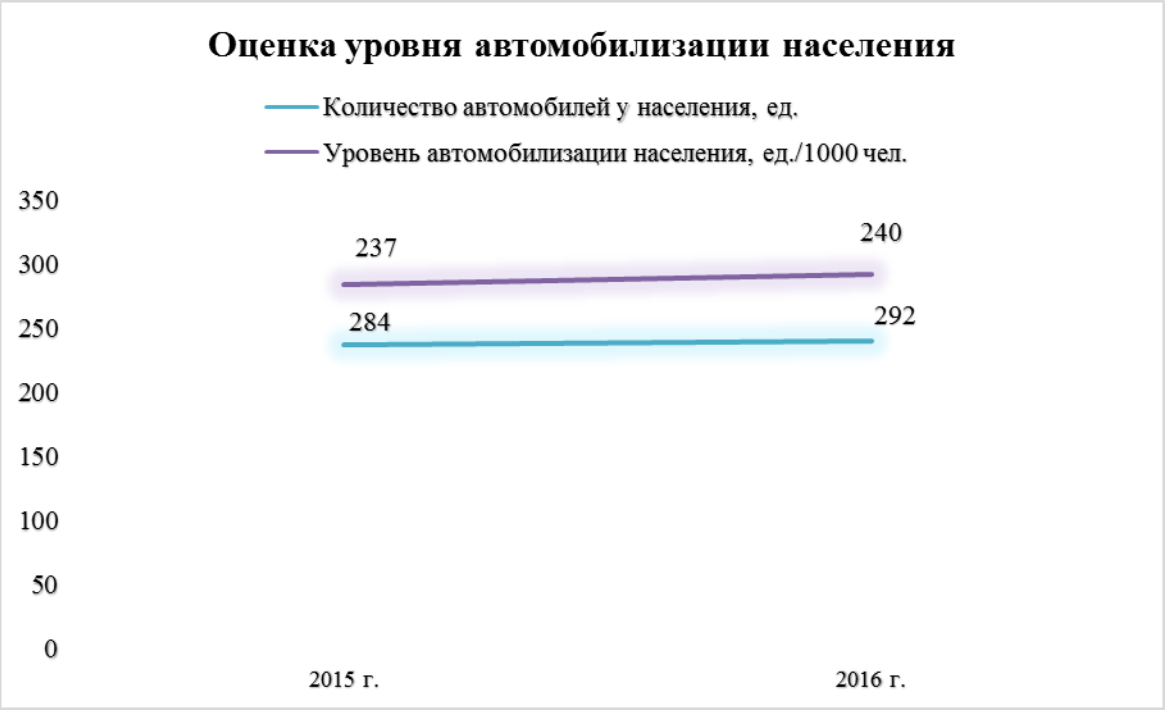

Диаграмма 3. Оценка уровня автомобилизации населения.

Специализированные парковочные и гаражные комплексы отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки с самовольно возведенными гаражами преимущественно в металлическом исполнении. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

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

В сельском поселении обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено. Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно с неусовершенствованным покрытием.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

В сельском поселении Карановский сельсовет. организацией, выполняющий функции по сбору, вывозу, сортировке и размещению отходов, а также эксплуатирующий и содержащий полигон, который используется для утилизации твердых коммунальных отходов, является само сельское поселение Карановский сельсовет.

Маршруты движения мусоровозов, проходят по всем населенным пунктам сельского поселения.

Крупногабаритный автотранспорт существенно повышает разрушаемость неасфальтированных дорог, повышает загазованность и

запыляемость дорог, наносит вред окружающей среде.

В тоже время наличие в составе маршрута грузового транспорта мостов, осложняет дорожную ситуацию в период прохождения через мостовые сооружения.

Федеральным законом Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» пользователям автомобильных дорог запрещается осуществлять перевозки по автомобильным дорогам опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов без специальных разрешений (далее – Федеральный закон).

Согласно указанным нормативным актам, перевозка по дорогам тяжеловесных и крупногабаритных грузов может осуществляться только на основании специальных разрешений, выдаваемых в установленном порядке.

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего тяжеловесные грузы, осуществляется уполномоченным органом (ФКУ «Росдормониторинг») с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут (далее – владельцы автомобильных дорог).

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего крупногабаритные грузы, осуществляется уполномоченным органом с владельцами автомобильных дорог и органами управления Госавтоинспекции. Согласование с Госавтоинспекцией проводится также в случаях, если для движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, требуется: укрепление отдельных участков автомобильных дорог; принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог и пересекающих их сооружений и инженерных коммуникаций в пределах маршрута; изменение организации дорожного движения по маршруту движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; введение ограничений в отношении движения других транспортных средств по

требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более десяти) транспортного средства по определенному маршруту с аналогичным грузом, имеющим одинаковую характеристику (наименование, габариты, масса). Специальное разрешение выдается на срок до 3-х месяцев.

Международные автомобильные перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов осуществляются в соответствии с Федеральным законом от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Перевозка крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов возможна в случаях, когда груз не может быть разделен на части без риска его повреждения.

Не допускается движение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные грузы, организованными колоннами.

Для обеспечения безопасности при перевозке крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, перечисленных в таблице «Обязательные условия использования автомобилей прикрытия» приложения к Правилам обеспечения безопасности перевозок, необходимо использование автомобилей прикрытия.

Во время перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов запрещается:

- Отклоняться от установленного в специальном разрешении маршрута;
- Превышать указанную в разрешении скорость движения;
- Осуществлять движение во время гололеда, снегопада, а также при метеорологической видимости менее 100 метров;
- Осуществлять движение по обочине дороги, если такой порядок не определен условиями перевозки;

- Останавливаться вне специально обозначенных стоянок, расположенных за пределами проезжей части;
- Продолжать перевозку при возникновении технической неисправности транспортного средства, угрожающей безопасности движения, а также при смещении груза либо ослаблении его крепления.

В случае, если во время движения возникли обстоятельства, требующие изменения маршрута движения, субъект транспортной деятельности обязан получить специальное разрешение по новому маршруту в установленном порядке.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

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.

По итогам 12 месяцев 2014 года на территории Муниципального района Миякинский район зарегистрировано 105 дорожно-транспортных происшествий. В ДТП был ранен 51 человек, погибло 3.

По итогам 12 месяцев 2015 года на территории Муниципального района Миякинский район зарегистрировано 322 дорожно-транспортных происшествий. В ДТП был ранен 49 человек, погибло 4.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Таблица 9. Анализ ДТП Муниципального района.

№	Параметры	2014 г.	2015 г
1.	Количество ДТП, ед.	105	322
2.	Погибло, чел.	3	4
3.	Получило ранения, чел.	51	49

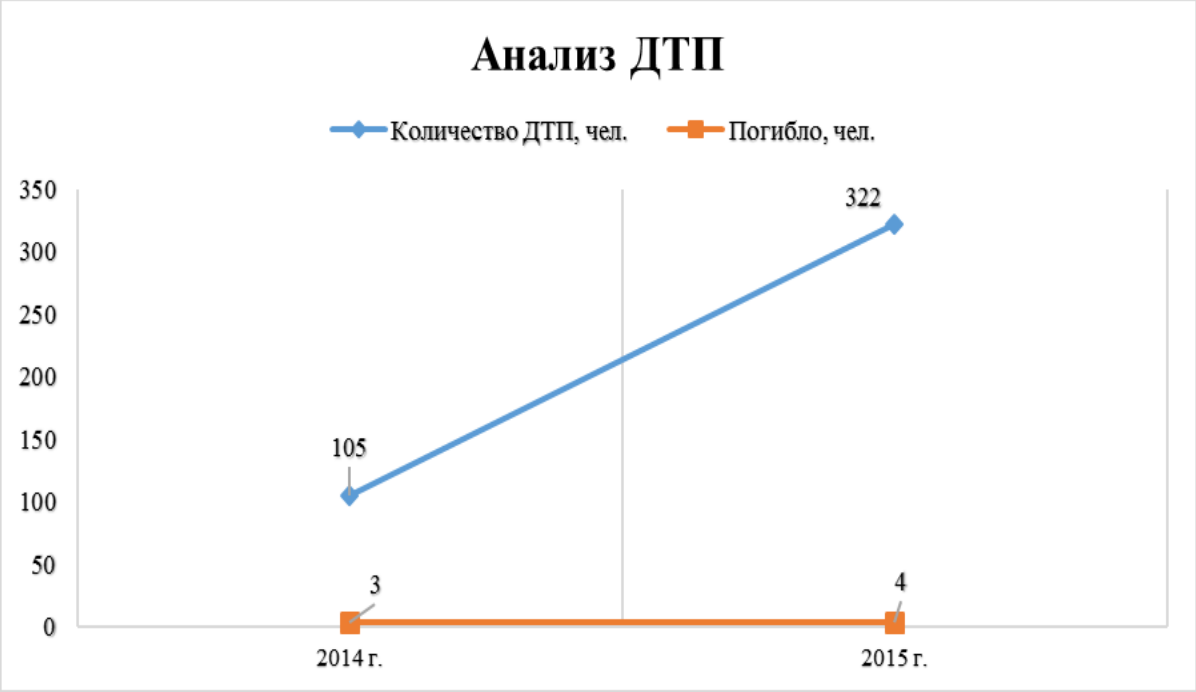

Диаграмма 4. Анализ ДТП Муниципального района.

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

Количество автомобильного транспорта в сельском поселении выросло до 240 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы.

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (O3)) приводят 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 совета 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 где проходят в основном внутри квартальные дороги, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Источником возможного шумового (акустического) загрязнения может являться железнодорожный транспорт.

Учитывая сравнительно высокий уровень автомобилизации населения сельского совета, 292 ед. ТС/1000 человек, немаловажным является снижение уровня двигательной активности.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей сельского совета 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.

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

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории сельского поселения ряда проблем транспортного обеспечения:

- Отсутствие качественного дорожного полотна во всех населенных пунктах сельского поселения;

- Слабое развитие улично-дорожной сети;
- Низкое развитие автомобильного сервиса (АЗС, СТО, мойки);
- Низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

Действующим генеральным планом предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основные решения генерального плана:

- Обеспечить транспортную связь дорожных сетей, путем устройства охраняемого железнодорожного переезда с автоматическими шлагбаумами;
- Произвести реконструкцию улиц с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: расширение проезжих частей, усиление дорожных одежд, уличное освещение, пешеходные тротуары, водоотводные сооружения, средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры), перекладку инженерных коммуникаций, благоустройство и озеленение прилегающих территорий;
- Строительство новых улиц в проектируемой застройке с учетом предлагаемой планировочной и транспортной структуры, нормативных документов и требований.

При проектировании улично-дорожной была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития.

По состоянию на 01 января 2016 г., по ряду объективных причин, мероприятия в части развития улично – дорожной сети, предусмотренные генеральным планом не реализованы.

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

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Проект развития транспортной инфраструктуры Республики Башкортостан до 2020 года.
- Генеральный план сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан от 2013 г.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении

изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского совета.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной

инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

- Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- Доступность 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;
- Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- 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.

РАЗДЕЛ 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения.

По данным Администрации района численность постоянного населения сельского поселения Карановский сельсовет на 2016 г. по итогам переписи населения составила 823 человека.

Из таблицы видно, что демографическая ситуация в поселении улучшается, в основном, посредством механического прироста. Увеличилось количество молодых семей, улучшилось здоровье населения, увеличилось количество молодежи, в том числе, участвующих в работе различных общественных организаций. Все это является предпосылками динамичного развития поселения.

Прогноз численности населения и трудовых ресурсов – важнейшая составная часть градостроительного проектирования, на базе которой определяются проектные параметры отраслевого хозяйственного комплекса, жилищного строительства, комплекса общественных услуг.

Существенное улучшение демографической ситуации является общенациональным приоритетом, так как издержки демографического развития препятствуют решению кардинальных социально-экономических задач, эффективному обеспечению национальной безопасности.

Республика Башкортостан характеризуется более благоприятной демографической ситуацией по сравнению с Российской Федерацией в целом, а также с соседними регионами. Республика занимает ведущие позиции в Приволжском федеральном округе и в сравнении с соседними регионами по таким демографическим показателям как: коэффициенты рождаемости и смертности, прирост численности населения.

По сравнению с Россией Республика Башкортостан имеет более высокие показатели естественного прироста. Однако, современные

показатели рождаемости значительно меньше параметров, требуемых для замещения поколений.

Реализация программ и мероприятий, предусмотренных генеральным планом сельского поселения Карановский сельсовет должна оказать положительное влияние на экономическое и социальное развитие территории.

Таким образом, прогноз опирался на следующие методы и статические данные:

- Численность населения сельского поселения за последние годы;
- Метод передвижки возрастов;
- Учет позитивного влияния выполнения мероприятий муниципальных целевых программ, действующих на территории Муниципального района;
- Учет позитивного влияния выполнения мероприятий генерального плана сельского поселения.

Проектом принят оптимистический вариант развития сельсовета. Прогнозируется сохранение миграционного прироста и незначительный естественный прирост населения, в связи с чем уменьшение численности населения в населённых пунктах в основном не прогнозируется.

Прогнозная численность населения.

- На 1 этап численность населения по проекту составит 1138 человек.
- На 2 этап численность населения по проекту составит 1159 человек.
- На 3 этап численность населения по проекту составит 1180 человек.
- На 4 этап численность населения по проекту составит 1201 человек.

Таблица 10. Прогнозная численность населения.

№	Наименование населённых пунктов	Население, чел.							
		1 этап 2016-2020 гг.					2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2033 гг.
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.			
1	с. Каран-Кункас	439	442	445	448	451	458	465	472
2	с. Куль-Кункас	148	151	154	157	160	165	170	175
3	д. Комсомольский	126	128	130	132	134	139	144	149
4	д. Софиевка	85	86	87	88	89	91	93	95
5	д. Зайпекуль	25	25	25	25	26	27	28	29
	Итого:	**823**	**832**	**841**	**850**	**860**	**880**	**900**	**920**

Диаграмма 5. Прогнозная численность населения.

Проектом предлагается оптимистический вариант дальнейшего социально-экономического развития сельсовета. Предлагается сохранение действующих предприятий; сохраняется занятость на существующих предприятиях.

Таблица 11. Демографический состав населения на 2013 г.

Возрастные группы	**На исходящий 2013 г.**	
	Всего	**в т.ч. женщин**
0-7 лет	115	53
7-15 лет	89	89
15-17 лет	34	12
17-55 лет/женщины	326	
17-60 лет/мужчины	405	
Пенсионный возраст	229	154

Основную возрастную группу трудовых ресурсов сельского поселения Карановский сельсовет составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность. В структуре трудовых ресурсов не учитывается категория работающих подростков (до 16 лет) ввиду всеобщего обязательного среднего образования.

В настоящее время в сельском поселении Карановский сельсовет согласно данным Администрации сельского поселения зарегистрированное население составляет 823 человека.

Общая площадь жилищного фонда Карановского сельского поселения на 2016 года составляла 26,062 тыс.кв.м.

Жилищный фонд в большей степени находится в частной собственности граждан.

Таблица 12. Жилищный фонд.

№	Наименование населенного пункта	Население тыс. чел.сущ.	Жилищная обеспеченность сущ., кв.м/чел,	Жилой фонд, общая площ. существ. кв.м, 2016 г.
1	с. Каран-Кункас	439	23.26769231	12099,20
2	с. Куль-Кункас	148	22.11620553	5595,40
3	д. Комсомольский	126	18.04014706	3680,19
4	д. Софиевка	85	20.975625	3356,10
5	д. Зайпекуль	25	21.81803279	1330,90
Итого по СП		**823**	**21.75441569**	**26061,79**

Таблица 13. Структура жилищного фонда.

№	Наименование населенного пункта	Количество каменных жилых домов	Общая площадь, кв.м.
1	с. Каран-Кункас	155	12099,20
2	с. Куль-Кункас	81	5595,40
3	д. Комсомольский	49	3680,19
4	д. Софиевка	33	3356,10
5	д. Зайпекуль	31	1330,90
Итого:		**349**	**26061,79**

Расчет потребности в предприятиях обслуживания произведен с учетом нормативов СНиП 2.07.01-89* (СП 42.13330.2011) «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» - приложение «Ж» (рекомендуемое) и республиканских нормативов градостроительного проектирования, утвержденных постановлением Правительства республики Башкортостан №153 от 13 мая 2008г. на расчетную численность постоянного населения. Проектом предлагается ступенчатая система обслуживания

населения с учетом дифференциации по видам обслуживания (эпизодическое, периодическое, повседневное обслуживание), радиусам пешеходной и транспортной доступности.

За единицу расселения, в границе которой проектом предусматривается размещение основных учреждений обслуживания, принята местная система расселения. Каждый населенный пункт сельсовета рассматривается как часть создаваемой групповой местной системы расселения, т.е. вовлечен в систему взаимосвязанных населенных пунктов с развитой транспортной структурой, которая позволит сельскому населению независимо от места жительства получить относительно равноценные возможности в выборе места приложения труда, учебы, отдыха, социального и культурно-бытового обслуживания. Обслуживание сельских населенных пунктов за пределами радиусов доступности осуществляется передвижными средствами, дополняющими сеть стационарных учреждений.

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

Потенциально возможно незначительное изменение количества грузового автотранспорта, что связано с планируемым вводом в эксплуатацию промышленных предприятий. В целом, учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в сельском поселении, не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность сельского совета в территориальной структуре

Российской Федерации и Республики Башкортостан, останется железнодорожный транспорт. В границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

3.4. Прогноз развития дорожной сети.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично – дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения, в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

Таблица 14. Прогноз развития дорожной сети.

№	Наименование работ	Протяженность, км	Тип покрытия существующий	Тип покрытия проектируемый
1.	Перекладка асфальтированных дорог	4,7	Асфальтированный	Асфальтированный
2.	Прокладка новых асфальтированных дорог вместо грунтовых	1,3	Грунтовый	Асфальтированный
3.	Прокладка новых асфальтированных дорог вместо гравийных	4,4	Гравийный	Асфальтированный
4.	Прокладка асфальтированных дорог в планируемых районах сельского поселения	3,6		Асфальтированный

Общая протяженность построенных дорог составит 3,6 км, протяженность реконструированных дорог составит 10,4 км.

Прокладка новых дорог будет состоять из прокладки асфальтированных дорог в планируемых районах сельского поселения и составит 3,6 км.

Реконструкция дорог будет состоять из перекладки асфальтированных дорог и прокладки новых асфальтированных дорог вместо грунтовых и гравийных дорог. Протяженность перекладки асфальтированных дорог составит 4,7 км, протяженность прокладки новых асфальтированных дорог вместо грунтовых дорог составит 1,3 км, протяженность прокладки новых асфальтированных дорог вместо гравийных дорог составит 4,4 км.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции изменения уровня автомобилизации, к 2033 году наступит стабилизация с дальнейшим сохранением в пределах 310 единиц на 1000 человек населения. С учетом прогноза изменения численности населения количество автомобилей у населения к расчетному сроку составит 285 единиц.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения представлен в таблице.

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Таблица 15. Прогноз уровня автомобилизации.

№	Показатели	Этапы							
		1 этап 2016-2020 гг.					2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2033 гг.
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.			
1.	Общая численность населения, чел.	823	832	841	850	860	880	900	920
2.	Количество автомобилей у населения, ед.	240	244	247	252	256	264	275	285
3.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	292	293	294	296	298	300	305	310

Диаграмма 6. Прогноз уровня автомобилизации.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается стабилизация аварийности в целом на уровне 110 случаев в год (к 2020 году) с незначительным ростом, связанным с увеличением количества транспортных средств. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут реализация разработанного проекта организации дорожного движения (ПОДД), выполнение предписаний, выданных ОГИБДД ОМВД России Муниципальному району Миякинский район, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП не более 5 случаев в год.

Таблица 16. Прогноз уровня ДТП Муниципального района.

№	Показатели	Этапы							
		1 этап 2016-2020 гг.					2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2033 гг.
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.			
1.	Количество автомобилей, ед.	240	244	247	252	256	264	275	285
2.	Количество аварий, ед.	322	269	216	163	110	107	107	107
3.	Количество аварий с участием людей, ед.	4	3	2	1	1	1	1	1

Диаграмма 7. Прогноз уровня ДТП Муниципального района.

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

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10.

РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- Оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;
- Реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;
- Пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 17. Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры.

№	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
1.	Индекс нового строительства	%	100	50	0
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	50	0	100
3.	Существующая протяженность дорог	км	10,4	10,4	10,4
4.	Прирост протяженности дорог (ремонт и строительство новых)	км	14	10,4	0
5.	Общая протяженность дорог	км	14	14	10,4

В рамках реализации данной программы, предлагается принять первый вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

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

Транспортно-пересадочный узел (сокращённо ТПУ) — пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения. Как правило, ТПУ

возникают в крупных транспортных узлах с целью оптимизации перевозочного процесса.

Территория ТПУ, как правило, является собственностью двух или более транспортных фирм либо обслуживает сразу несколько видов транспорта одной фирмы. В отличие, например, от обычных автобусных остановок, на территории ТПУ могут устанавливаться внутренние правила, регламентируемые оплату проезда в транспорте.

Рисунок 2. Остановка общественного транспорта.

Мероприятия по обеспечению надежности:

- Разработка новой схемы расписания маршрутов автобусного сообщения.

Мероприятия по обеспечению доступности:

- Установка новых остановок в планируемых районах.

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

Сеть улиц, дорог, площадей и пешеходных пространств должна проектироваться как единая общегородская система, в которой четко разграничены функции ее составляющих.

Улично-дорожную сеть увязывают с планировочной структурой поселения и прилегающей к нему территорией, обеспечивая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими поселениями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Рисунок 3. Платная парковка.

ЕПП - совокупность объектов городского парковочного пространства, включающая парковки на улично-дорожной сети муниципального образования и внеуличные парковки всех видов и типов, функционирующие, в том числе на платной основе.

Разработанные НПА направлены на реализацию комплексного подхода к созданию единого парковочного пространства и позволяют на федеральном уровне:

- Утвердить единые термины и определения в данной сфере.
- Определить базовые правила по созданию парковочных пространств.
- Разработать единую методику определения размера платы
- Определить единую политику в отношении парковочных льгот.
- Рассмотреть возможные механизмы ГЧП в рамках развития ЕПП
- Утвердить порядок ведения реестра парковок на территории города.
- Закрепить обязанность по информированию населения о создании платных парковок.
- Закрепить минимальный необходимый набор способов внесения платы
- Ввести единую классификацию парковок.
- Обеспечить внесение изменений в действующие акты с целью устранения коллизий и недопущения противоречий в нормативной базе.

Разработка предложений по совершенствованию правовой базы ЕПП на муниципальном уровне.

1. Устав муниципального образования в части регламентации полномочий органов местного самоуправления в сфере ЕПП.
2. Система муниципальных правовых актов по вопросам создания парковок:

- Решение о создании парковок.
- Правила создания и пользования парковками.
- Размер платы за парковку.
- Методика расчета платы за парковку.
- Порядок определения оператора.

Мероприятия по обеспечению доступности:

- Строительство новых постов технического обслуживания автомобилей.
- Строительство новых АЗС.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Пешеходные зоны — это городские центры тяготения с неограниченным функциональным составом объектов. Здесь для пешеходов обеспечивается полная безопасность и комфорт пребывания.

Пешеходные площади и улицы могут быть городского, районного и микрорайонного значения с расположением одного или группы однофункциональных объектов.

Пешеходные коммуникации: пешеходные дороги, галереи, подземные переходы, распределители — предназначены для кратчайших связей.

Отдельными видами эффекта (наряду с влиянием на количество ДТП) от сооружения пешеходных и велосипедных дорожек являются следующие:

- Польза от нового пешеходного и велосипедного движения.
- Влияние на безопасность участников дорожного движения.
- Сокращение потребности в доставке школьников автотранспортом в школу.
- Польза окружающей среде от перехода от пользования автомобилем на велосипедное или пешее движение.
- Комплексная польза от увеличения пешеходного и велосипедного движения.

Цели разработки концепции:

- Создание инфраструктуры для велосипедных передвижений как вида транспорта, включая велосипедные дорожки, выделенные полосы движения, места стоянки и хранения велосипедов и т.д.;
- Обеспечение зимнего содержания инфраструктуры велосипедных передвижений;
- Стимулирование развития рынка аренды велосипедов;

Этапы разработки концепции:

1-й этап – предложения по созданию рабочих органов, определению источников финансирования, разработка и реализация проектов по созданию

условий для рекреационных поездок, начало формирования общегородской сети веломаршрутов, допустимых в рамках существующего правового поля.

2-й этап – разработка связанной максимально безопасной сети веломаршрутов и велопарковок в городе.

3-й этап – предложения по интеграции велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру города на основе завершения формирования веломаршрутной сети и внедрения системы велошеринга.

Мероприятия по обеспечению надежности:

- Реконструкция зон пешеходного передвижения в существующих районах.

Мероприятия по обеспечению доступности:

- Создание зон пешеходного передвижения в существующих районах;
- Создание зон пешеходного передвижения в планируемых районах.

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

Транспортные средства грузового транспорта, коммунальных и дорожных служб должны соответствовать требованиям:

- Вибрационных характеристик.
- Шумовых характеристик.
- Требования окраски.

Мероприятия по обеспечению надежности:

- Обновление автопарка организации «Дорожного ремонтно-строительного управления» (организации по уходу за территорией сельского поселения).
- Обновление автопарка организации вывоза мусора.

- Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход существующих жилых зон.

Мероприятия по обеспечению доступности:

- Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход проектируемых жилых зон.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог.

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог.

Мероприятия по обеспечению надежности:

- Ремонт существующих асфальтированных дорог.
- Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги.
- Перекладка существующих грунтовых дорог в асфальтированные дороги.
- Реконструкция мостов.
- Ремонт светофоров.
- Ремонт отбойников.
- Ремонт дорожных знаков.
- Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог.
- Разработка «Комплексной схемы организации дорожного движения».

Мероприятия по обеспечению доступности:

- Строительство новых асфальтированных дорог в планируемых районах.
- Покупка и строительство светофоров.
- Покупка и строительство отбойников.
- Установка дорожных знаков.

- Разработка новой «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры».

РАЗДЕЛ 5. ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Инвестиционные проекты по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

1. Реализация системы развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.
2. Реализация системы развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.
3. Реализация системы развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.
4. Реализация системы развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.
5. Реализация системы развития сети дорог.

5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.

Рисунок 4. Факторы, определяющие уровень загруженности ДС.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- Проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- Обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-

методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- Замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
- Установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

- Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
- Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
- Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом;
- Автоматизация продажи проездных документов на автомобильный и электрический общественный транспорт.

5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Снижение энергоемкости и материалоемкости перевозок достигается путем внедрения более экономичных силовых установок, применением подвижного состава большей грузоподъемности и меньшей собственной массы, повышением уровня технической эксплуатации и эффективности использования подвижного состава.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения

уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения. К таким заменителям предъявляется ряд технических требований:

- Они должны обладать физико-химическими свойствами, позволяющими использовать их на транспортных средствах без ухудшения технических параметров или существенного ограничения сферы применения;
- Земные запасы этого топлива или сырья для его получения должны быть достаточны велики;
- Отрицательное воздействие на окружающую среду при добыче, получении, хранении, использовании этих видов топлива должно быть приемлемым по характеру и размерам.

Среди альтернативных типов топлив в настоящее время привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и т.д.

Рисунок 5. Защитное ограждение «защитный экран».

Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. *Организационно-правовые мероприятия* включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.

2. *Архитектурно-планировочные мероприятия* обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон города (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и др.) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. *Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия* позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. *Эксплуатационные мероприятия* осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- Повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- Координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
- Повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
- Повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);

- Предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;
- Оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;
- Полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Источники инвестиций предлагается получать из бюджетов:

- Российской Федерации;
- Республики Башкортостан;
- Муниципального района Миякинский район;
- Сельского поселения Карановский сельсовет;
- Благотворительных грантов и негосударственных фондов.

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет **252 100** тыс. рублей, в т.ч. по видам мероприятий:

- Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов – **2 500** тыс. руб.
- Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства – **55 000** тыс. руб.
- Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения – **15 500** тыс. руб.
- Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб – **4 200** тыс. руб.
- Система развития сети дорог – **174 900** тыс. руб.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в следующих таблицах.

6.1. Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.

Таблица 18. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов с указанием источников финансирования.

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Разработка новой схемы расписания маршрутов автобусного сообщения	шт	1	2 этап 2021-2025	100
2.	Создание новых остановок в планируемых районах	шт	12	4 этап 2031-2033	2 400
	Итого				**2 500**

6.2. Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

Таблица 19. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства с указанием источников финансирования.

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Строительство новых постов технического обслуживания автомобилей	шт	2	3 этап 2026-2030	5 000
2.	Строительство новых АЗС	шт	1	4 этап 2031-2033	50 000
	Итого				**55 000**

На данный момент в программе комплексного развития не учитываются финансовые потребности для реализации расширения парковочных пространств.

6.3. Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Таблица 20. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения с указанием источников финансирования.

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Создание зон пешеходного передвижения в существующих районах	шт	1	1 этап 2016-2020	5 500
2.	Реконструкция зон пешеходного передвижения в существующих районах	шт	1	3 этап 2026-2030	4 500
3.	Создание зон пешеходного передвижения в планируемых районах	шт	1	4 этап 2031-2033	5 500
	Итого				**15 500**

На данный момент в программе комплексного развития не учитываются финансовые потребности для реализации строительства велосипедных дорожек.

6.4. Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

Таблица 21. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб с указанием источников финансирования.

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Обновление автопарка организации «Дорожного ремонтно-строительного управления» (организации по уходу за территорией сельского поселения)	шт	2	1 этап 2016-2020	2 000
2.	Обновление автопарка организации вывоза мусора	шт	2	1 этап 2016-2020	2 000
3.	Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход	шт	1	2 этап 2021-2025	100

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	существующих жилых зон				
4.	Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход проектируемых жилых зон	шт	1	4 этап 2031-2033	100
	Итого				**4 200**

6.5. Система развития сети дорог.

Таблица 22. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития сети дорог с указанием источников финансирования.

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Ремонт существующих асфальтированных дорог				
1.1.	с.Каран-Кункас	км	3	1 этап 2016-2020	12 000
1.2.	с.Куль-Кункас	км	1.7	1 этап 2016-2020	6 800
2.	Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги				
2.1.	д. Комсомольский	км	2.05	1 этап 2016-2020	30 750
2.2.	д.Софиевка	км	1.15	1 этап 2016-2020	17 250
2.3.	с.Каран-Кункас	км	1.2	1 этап 2016-2020	18 000
3.	Перекладка существующих грунтовых дорог в асфальтированные дороги				

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
3.1.	д.Зайпекуль	км	1.3	1 этап 2016-2020	19 500
4.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	1 этап 2016-2020	1 000
5.	Реконструкция мостов	шт	1	1 этап 2016-2020	4 200
6.	Разработка «Комплексной схемы организации дорожного движения»	шт	1	2 этап 2021-2025	200
7.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	2 этап 2021-2025	1 000
8.	Установка дорожных знаков в существующих районах	шт(комплект)	7	3 этап 2026-2030	400
9.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	3 этап 2026-2030	1 000
10.	Строительство новых				

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	асфальтированных дорог в планируемых районах				
10.1.	с.Каран-Кункас	км	1.85	4 этап 2031-2033	27 750
10.2.	д.Софиевка	км	0.45	4 этап 2031-2033	6 750
10.3.	с.Куль-Кункас	км	1.3	4 этап 2031-2033	19 500
11.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	4 этап 2031-2033	2 000
12.	Покупка и строительство светофоров	шт	7	4 этап 2031-2033	7 000
13.	Установка дорожных знаков в планируемых районах	шт(комплект)	7	4 этап 2031-2033	1 400
14.	Разработка новой «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры»	шт	1	4 этап 2031-2033	200
	Итого				**174 900**

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет **252 100** тыс. рублей.

6.5. Финансовые потребности для реализации программы.

Таблица 23. Источники финансирования инвестиционных программ по бюджетам.

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов						
Итого	2 500	500	1 000	625	125	250
Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства						
Итого	55 000	11 000	22 000	13 750	2 750	5 500
Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения						

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
Итого	15 500	3 100	6 200	3 875	775	1 550
Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб						
Итого	6 700	1 340	2 680	1 675	335	670
Система развития сети дорог						
Итого	174 900	34 980	69 960	43 725	8 745	17 490
Итого по всем мероприятиям:	**252 100**	**50 420**	**100 840**	**63 025**	**12 605**	**25 210**

Таблица 24. Источники финансирования инвестиционных программ по этапам.

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.			
		1 этап 2016-2020 гг.	2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2033 гг.
Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов					
Итого	2 500		100	2 400	
Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства					
Итого	55 000			5 000	50 000
Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения					

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.			
		1 этап 2016-2020 гг.	2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2033 гг.
Итого	15 500	5 500		4 500	5 500
Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб					
Итого	4 200	840	1 680	1 050	210
Система развития сети дорог					
Итого	174 900	106 500	2 200	1 600	64 600
Итого по всем мероприятиям:	**252 100**	**112 840**	**3 980**	**14 550**	**120 310**

Таблица 25. Источники финансирования инвестиционных программ.

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов						
1 этап 2016-2020 гг.						
2 этап 2021-2025 гг.	100	20	40	25	5	10
3 этап 2026-2030 гг.	2 400	480	960	600	120	240
4 этап 2031-2033 гг.						
Итого	***2 500***	***500***	***1 000***	***625***	***125***	***250***
Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства						
1 этап 2016-2020 гг.						
2 этап 2021-2025 гг.						

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
3 этап 2026-2030 гг.	5 000	1 000	2 000	1 250	250	500
4 этап 2031-2033 гг.	50 000	10 000	20 000	12 500	2 500	5 000
Итого	***55 000***	***11 000***	***22 000***	***13 750***	***2 750***	***5 500***
Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения						
1 этап 2016-2020 гг.	5 500	1 100	2 200	1 375	275	550
2 этап 2021-2025 гг.						
3 этап 2026-2030 гг.	4 500	900	1 800	1 125	225	450
4 этап 2031-2033 гг.	5 500	1 100	2 200	1 375	275	550
Итого	***15 500***	***3 100***	***6 200***	***3 875***	***775***	***1 550***
Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб						

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
1 этап 2016-2020 гг.	4 000	800	1 600	1 000	200	400
2 этап 2021-2025 гг.	100	20	40	25	5	10
3 этап 2026-2030 гг.						
4 этап 2031-2033 гг.	100	20	40	25	5	10
Итого	***4 200***	***840***	***1 680***	***1 050***	***210***	***420***
Система развития сети дорог						
1 этап 2016-2020 гг.	106 500	21 300	42 600	26 625	5 325	10 650
2 этап 2021-2025 гг.	2 200	440	880	550	110	220
3 этап 2026-2030 гг.	1 600	320	640	400	80	160
4 этап 2031-2033 гг.	64 600	12 920	25 840	16 150	3 230	6 460
Итого	***174 900***	***34 980***	***69 960***	***43 725***	***8 745***	***17 490***
Итого по всем мероприятиям:	**252 100**	**50 420**	**100 840**	**63 025**	**12 605**	**25 210**

Диаграмма 8. Процентное соотношение источников финансирования программы по бюджетам.

Диаграмма 9. Процентное соотношение источников финансирования программы по этапам.

Диаграмма 10. Процентное соотношение источников финансирования программы по мероприятиям.

РАЗДЕЛ 7. ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

- Повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог, экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- Снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций города;
- Обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным городским маршрутам.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам её исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы.

Критериями оценки являются:

- Эффективность.
- Результативность.
- Финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с её реализацией.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утверждённых на очередной финансовый год.

Устойчивость транспортной системы определяется ее способностью

обеспечивать качественное удовлетворение потребностей общества в перевозках при одновременной минимизации негативных воздействий на здоровье населения и составление окружающей среды

Политика, направленная на обеспечение устойчивости транспортных систем, получила название «устойчивой транспортной политики».

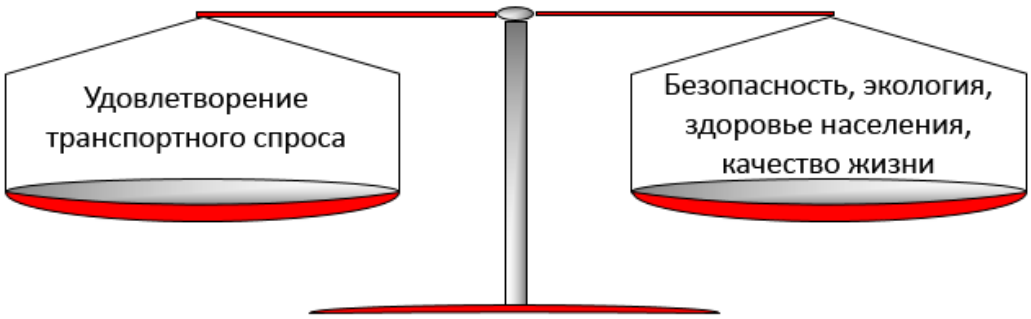

Рисунок 6. Устойчивость транспортных систем.

Формирование Программы инвестиционных проектов осуществляется на основании блок-схемы для расчета Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Карановский сельсовет Муниципального района Миякинский район Республики Башкортостан с подведомственной территорией на период до 2016-2020 гг. с перспективой до 2033 г.

Рисунок 7. Модель Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Карановский сельсовет Миякинский район на период 2016-2020 годы с перспективой до 2033 года.

РАЗДЕЛ 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

В современных условиях для эффективного управления развитием территории недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

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

инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий,

договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

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. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- Применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- Координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- Координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти пермского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- Запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- Разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные 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;
- Создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

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

развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.