



Администрация Касимовского муниципального района
Рязанской области

УТВЕРЖДАЮ

Глава муниципального образования

Касимовский муниципальный

район Рязанской области

_____ В.Л. Лунин

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ЛОЩИНИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
КАСИМОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

Глава муниципального образования –

Лощининское сельское поселение

Н.Ф. Баровой

Рязань 2016

СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт	6
1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования.....	10
1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	10
1.1.1 Методы и средства получения исходной информации	10
1.1.2 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах	13
1.2 Анализ положения Рязанской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области в структуре пространственной организации Рязанской области	26
1.3 Социально-экономическая характеристика Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области, характеристика градостроительной деятельности на территории сельских поселений Касимовского муниципального района Рязанской области, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	28
1.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	30
1.5 Характеристика сети дорог Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного	

транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог	32
1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами)	36
1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	37
1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	37
1.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	38
1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения	39
1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	41
1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области	42
1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Касимовского муниципального района Рязанской области	43
1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	44
2 Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования	45
2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области	45
2.2 Прогноз транспортного спроса Лощининского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории сельского поселения	48

2.3	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	48
2.4	Прогноз развития дорожной сети Лощининского сельского поселения	50
2.5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	51
2.6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения	52
2.7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	53
3	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	55
3.1	Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры	55
3.2	Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта	56
4	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметрах объектов транспорта, очередности реализации мероприятий (инвестиционных проектов).....	58
4.1	Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	58
4.2	Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	59
4.3	Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	60
4.4	Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	61
4.5	Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных	

средств коммунальных и дорожных служб	61
4.6 Развитие сети дорог Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области	61
5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	63
6 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	64
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	65

ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Лощининского сельского поселения

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области на 2017 – 2031 годы
Основание для разработки Программы	- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ; - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Генеральный план Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района

	Рязанской области.
Заказчик Программы	Отдел капитального строительства и дорожного хозяйства администрации Касимовского муниципального района Рязанской области, Рязанская обл., г. Касимов, ул. Ленина, д. 9-а
Разработчик Программы	Общество с ограниченной ответственностью Производственно-финансовое предприятие «Квантэкс», г. Рязань, ул. Кудрявцева, д. 34
Цели и задачи Программы	Цель программы – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач: - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования; - организация мероприятий по улучшению условий дорожного движения; - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной	- протяженность дорог общего пользования местного значения, км; - доля протяженности автомобильных дорог общего

инфраструктуры	пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %; - количество зарегистрированных ДТП; - количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	Мероприятия, описанные в настоящей Программе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов, и на улучшение социально-экономического положения Лощининского сельского поселения
Сроки и этапы реализации Программы	Срок реализации Программы: 2017 – 2031 годы. Реализация программы осуществляется в один этап.
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы в 2017-2031 годах составит 3603,0 тыс. рублей, в том числе: По годам: в 2017 году – 203,0 тыс. рублей;

	в 2018 году – 0,0 тыс. рублей; в 2019 году – 300,0 тыс. рублей в 2020 году – 350,0 тыс. рублей; в 2021 году – 850,0 тыс. рублей; в 2022-2031 году – 1900,0 тыс. рублей. Объемы средств для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке представительным органом местного самоуправления.
Ожидаемые результаты реализации Программы	В результате реализации Программы к 2031 году предполагается: - развитие сети автомобильных дорог общего пользования; - поддержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в нормативном состоянии; - развитие транспортной инфраструктуры; - повышение безопасности дорожного движения.

1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования

1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

1.1.1 Методы и средства получения исходной информации

В отечественной, и тем более зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления Программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующими применения специальных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов объясняется с одной стороны множеством задач, решаемых с помощью организации дорожного движения, а с другой, постоянным развитием технической базы для сбора исходных данных.

ООО ПФП «Квантэкс» использовал следующий комплекс методов исследования характеристик и условий дорожного движения:

- документальное изучение;
- натурные обследования;
- моделирование дорожного движения.

Документальное изучение – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют камеральным). Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта ПКРТИ являлись следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов;

- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;

- общие сведения о территории муниципального образования;

- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;

- характеристика транспортной инфраструктуры;

- организация дорожного движения;

- данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени. В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применялись стационарные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксировал параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП:

- ручной;

- полуавтоматический;

- автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учетчиками транспорта. Это специально обученные люди, которые стоят на стационарных постах в течение определенного времени суток и проводят замеры интенсивности движения с различных направлений. Такой способ сбора данных

характеризуется повышенной трудоемкостью, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизной.

Полуавтоматический способ заключается в том, что сбор информации осуществлялся с помощью специального видеооборудования, которое позволяет производить съемку на всем обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную (в камеральных условиях). При этом данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте.

Автоматический способ сбора данных по интенсивности транспортных потоков заключается в сборе данных с детекторов учета транспорта. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета транспорта различных типов. Существует множество детекторов, которые разделяются на типы по принципу их действия: инфракрасные, объемные, индукционные, радиолокационные и т.д. Главное преимущество в использовании детекторов учета транспорта заключается в том, что вся информация с них обрабатывается и вносится в базу данных в автоматическом режиме и не требует дополнительных временных затрат на обработку материалов об интенсивности движения транспортных потоков.

В процессе активного исследования наблюдатель использует методы организации дорожного движения и проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП. Примером может служить проверка при искусственном увеличении интенсивности за счет задерживания транспортного потока и, таким образом, увеличения его плотности.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. В рамках создания ПКРТИ необходимо использовать различные способы моделирования ТП, такие как:

- имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;

- прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

Оба способа в настоящее время являются актуальными и проверенными на практике специалистами ООО ПФП «Квантэкс».

Сбор исходных данных в виде характеристик ТП, статистических данных и др. были импортированы в системы транспортного моделирования (например, такие как «PTV Vision® Visum/Vissim» (Германия). Такие системы позволяют хранить и актуализировать полученные данные о параметрах ТП в процессе исследования, а также производить прогнозы спроса на транспорт, тем самым позволяя обосновывать строительство транспортных объектов на УДС муниципального района. Компания ООО ПФП «Квантэкс» обладает всем необходимым инструментарием – специалистами, техническими средствами, программным обеспечением для проведения такого рода исследований.

1.1.2 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах

Натурное обследование УДС проводится с целью получения актуальной информации о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети). Полученная информация будет являться основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий ПКРТИ на прогнозные периоды.

Натурное обследование УДС Лощининского сельского поселения проводилось с применением имеющегося в распоряжении ООО ПФП «Квантэкс» измерительного комплекса – передвижной дорожной лаборатории КП-514СМП на базе легкового автомобиля «LADA Largus», изображенной на рисунке 1, позволяющей снимать основные геометрические параметры УДС, производить автоматическое детектирование транспортных потоков, осуществлять паспортизацию всех параметров УДС городов и районов. На первом этапе обследования была проведена панорамная видеосъемка УДС,

замеры геометрических параметров дорог, с определением координат местоположения и углов ориентации с использованием спутниковой навигационной системы GPS, ГЛОНАСС. Полученная в результате натурного обследования информация была размещена в базе данных Программного комплекса по управлению состоянием автомобильных дорог и искусственных сооружений «Титул-2005».



Рисунок 1 – Измерительный комплекс – передвижная дорожная лаборатория КП-514СМП на базе автомобиля «LADA Largus»

Далее, в целях подготовки данных об УДС для построения транспортных моделей использовалась программа для ЭВМ учета объектов улично-дорожной сети «Инвентор УДС», разработчиком и правообладателем которой являлся ООО ПФП «Квантэкс». Основные функции программы: визуализация карт и объектов УДС на ней; ведение справочников (виды разметки, размерные линии, светофорные объекты, дорожные знаки); администрирование данных, их сохранение в архив и восстановление из архива.

Обследование интенсивности и состава транспортных потоков на УДС

Лощининского сельского поселения проводилось в следующей последовательности:

- населенный пункт был разделен на транспортные районы;
- определялись ключевые места движения ТП в этих транспортных районах;
- проводилось натурные обследования интенсивности и состава ТП.

Для проведения содержательных натурных замеров ТП предварительно проводилось районирование территории района, заключающееся в разделении её на условные (транспортные) районы, отличающиеся параметрами УДС и спросом на передвижения. В качестве границ районов принимались естественные и искусственные рубежи, затрудняющие связи между транспортными районами. Такое районирование позволило определить ключевые точки, необходимые для проведения обследования интенсивности дорожного движения и состава транспортных потоков для последующего анализа транспортной ситуации на обследуемой территории.

Определение точек проводилось на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику ТП на улично-дорожной сети в целом и (или) на УДС конкретного условного района. Иначе такие точки называют «ключевыми местами» УДС. В перечень обследования включены пересечения, через которые проходят транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками (обычно это бизнес-центр населенного пункта), где движение очень плотное на протяжении всего дня. Количество и состав ключевых мест УДС для натурного обследования согласовывается с Заказчиком.

Проведение вышеуказанных мероприятий позволило приступить к обследованию интенсивности и состава транспортных потоков.

В рамках выполнения данного проекта компания ООО ПФП «Квантэкс» предполагала применение двух способов натурного обследования интенсивности и состава транспортных потоков.

Полуавтоматический (основной) основан на использовании специального

видеооборудования с последующей камеральной обработкой видео, который был успешно применен ООО ПФП «Квантэкс» в ходе выполнения ряда научно-исследовательских работ.

Технология получения данных с помощью полуавтоматического способа состоит в следующем. Перед началом видеосъемки перекрестка проводился анализ его картографической основы и натурное обследование с целью определения возможности съемки всего пересечения одной или несколькими камерами, предварительного выбора точек и режимов съемки.

Для съемок использовались камеры, позволяющие записывать изображение, в HD формате, который за счет большого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего перекрестка, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов. Рисунок 2 показывает пример съемки участков дорожной сети с целью получения информации о составе и интенсивности транспортных потоков.

Время съемки потока пиковой транспортной нагрузки выбиралось на основании ранее проведенных исследований и экспертных оценок специалистов. Как правило, это время в интервале от 7 часов 30 минут до 9 часов 30 минут, что соответствует утреннему «часу пик».

Период, в течение которого проводится съемка перекрестка, определяется всеми научными источниками практически одинаково и составляет 15 минут. За это время гарантированно происходит смена нескольких циклов светофорных объектов, и усредняются все данные по интенсивности движения транспорта на существующих маршрутах.

Съемка перекрестков производилась двумя видами видеоаппаратуры: видеокамерами, закрепленными на штативе, как изображено на рисунке 3 и экшн-видеокамерами, как изображено на рисунке 4, с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды и возможностью крепления на опорах электрических сетей, как показано на рисунке 5.



Рисунок 2 – Примеры кадров, полученных при съемках различных типов участков дорожной сети

Кроме того, обследования проводятся с использованием передвижной дорожной лаборатории КП-514СМП, что позволяет повысить оперативность и мобильность проведения мероприятия.



Рисунок 3 – Видеокамера, установленная на штативе



Рисунок 4 – Экшн видеокамера с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды



Рисунок 5 – Монтаж видеокамеры на столб линии электроосвещения



Рисунок 6 – Видеодатчик ThermiCam



Рисунок 7 – Радарный датчик детектора транспорта «Стрелка»

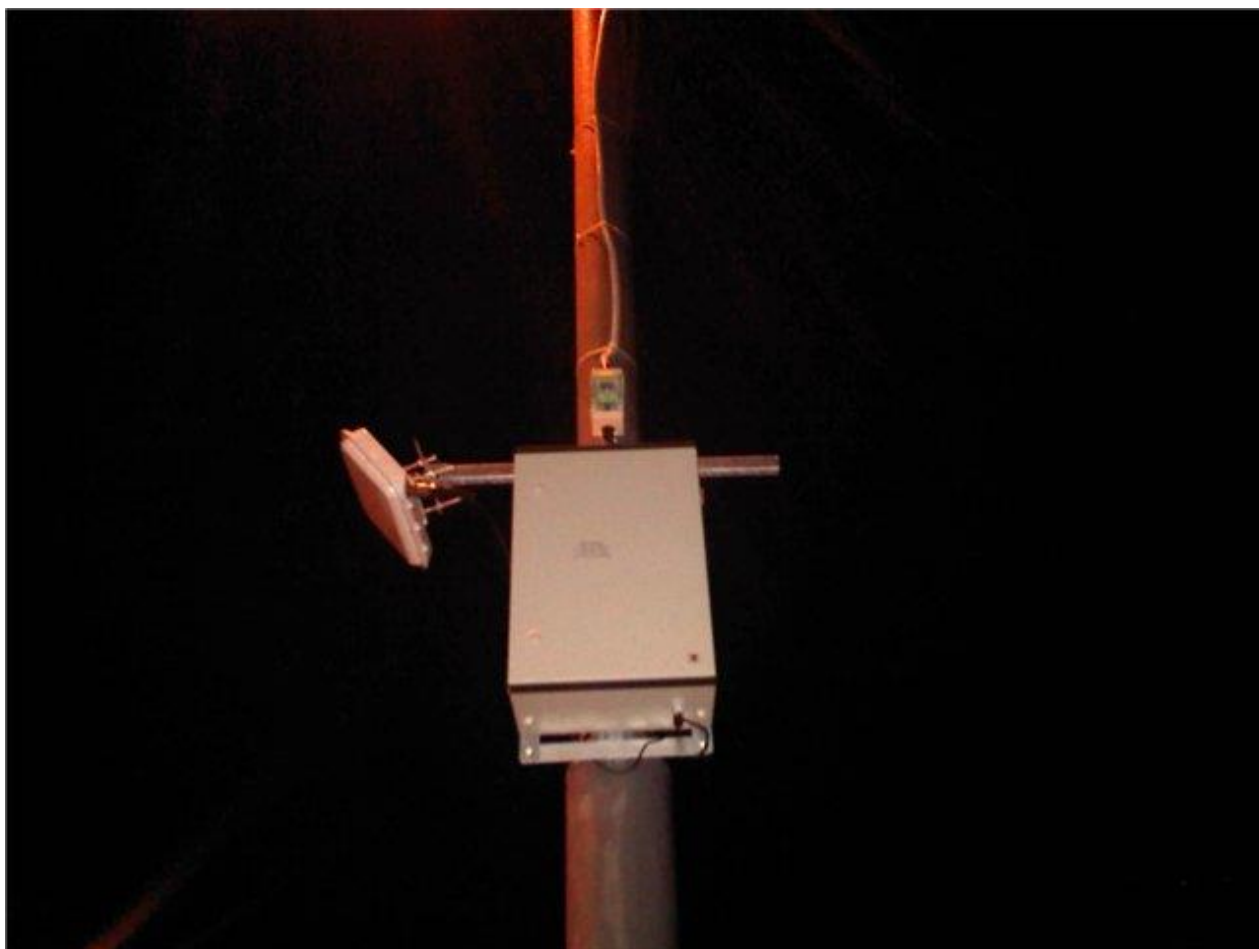


Рисунок 8 – Детектор «Стрелка-Wave-A-01» в работе

Помимо видеосъемки дорожной обстановки, для получения характеристик транспортного потока ООО ПФП «Квантэкс» применяет детекторы транспорта на основе датчиков движения транспорта. В арсенале специалистов компании

имеются датчик движения транспорта на основе видеокамеры «ThermiCam», изображенный на рисунке 6, а также детектор транспорта «Стрелка», изображенный на рисунках 7 и 8, в основе которого лежит радарный датчик.

В целях организации управления и синхронизации сбора информации с датчиков движения транспорта (ДДТ), ее записи и последующей обработки, успешно была использована разработанная специалистами компании программа для ЭВМ «Программный комплекс управления датчиками движения транспорта». Указанная программа позволила обеспечить динамическую актуализацию транспортных моделей путем загрузки в них актуальных данных об интенсивности движения транспорта на отрезках транспортной сети.

Другим методом замеров ТП на пересечениях УДС является способ, основанный на замерах интенсивности транспортного потока вручную с помощью мобильных компьютеров и специального программного обеспечения «Титул-Мобайл», как показано на рисунке 9. Транспортные средства, учитываемые программой, классифицируются в соответствии с «Инструкцией по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»:



Рисунок 9 – Пример интерфейса ПО «Титул-Мобайл»

Чтобы зафиксировать транспортное средство, достаточно коснуться на сенсорном экране иконки с нужным транспортным средством.

Результаты обследования сводились в специальные паспорта пересечений, которые в свою очередь были сформированы в отчетную базу данных. Далее база данных паспортов на все участки была использована при транспортном моделировании. Оригиналы паспортов входят в состав документации, подлежащей передаче Заказчику.

Обследование интенсивности дорожного движения Касимовского района проводилось по выбранным ключевым узлам, приведенным на рисунке 10.

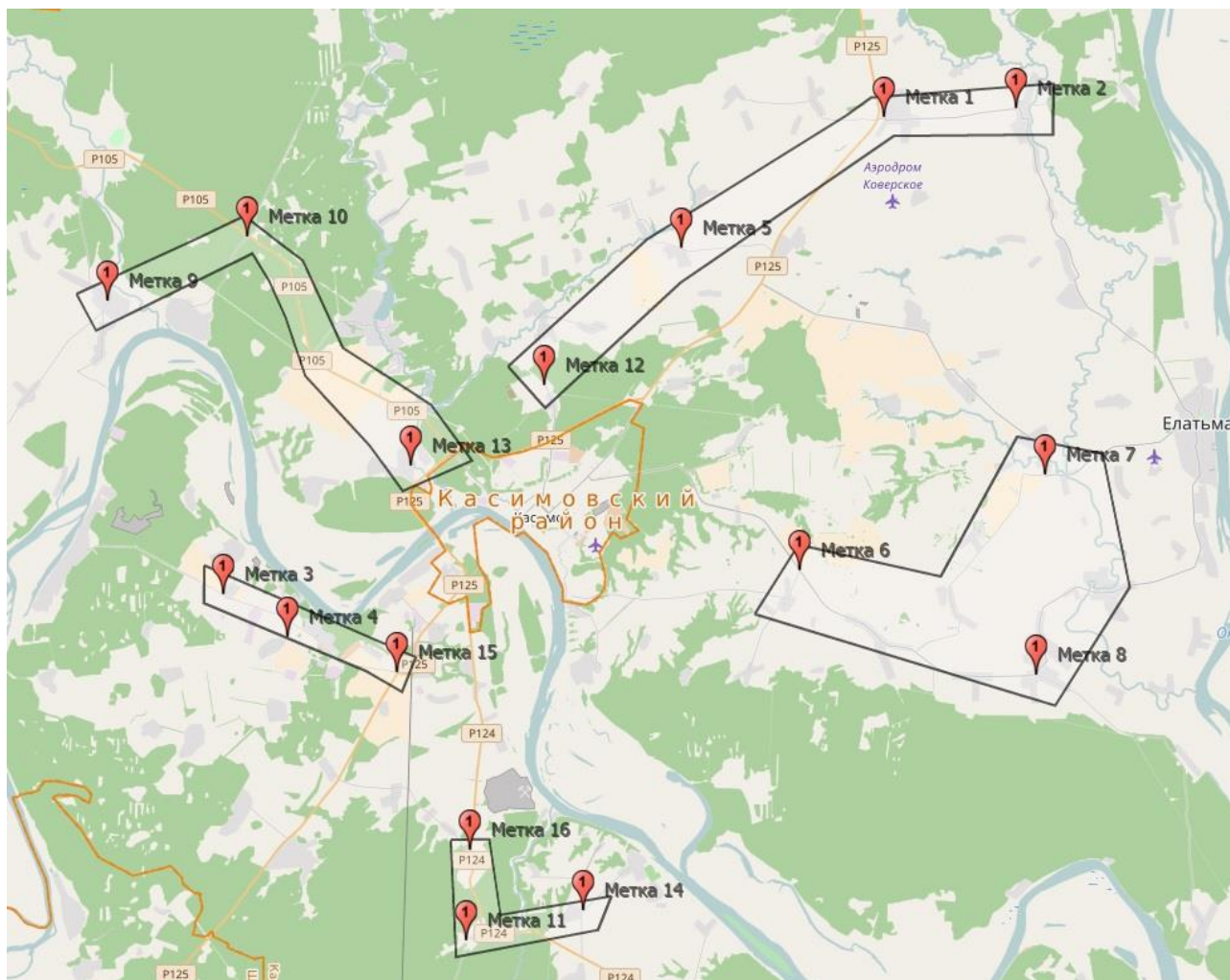


Рисунок 10 – Точки замеров интенсивности транспортных потоков на территории Касимовского района

Оба описанных метода успешно применяются специалистами ООО ПФП «Квантэкс» на практике.

На территории Лощининского сельского поселения были проведены серии замеров, результаты которых приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Интенсивность и состав транспортных потоков в местах обследования

Вход	Направление	ИТ	ОТ	М ГР	СР ГР	Б ГР	Итого	Всего	Вход.
Морозово									
1	1_2	24	0	1	0	0	25	30	50
	1_3	4	0	1	0	0	5		

Продолжение таблицы 1

Вход	Направление	ИТ	ОТ	М ГР	СР ГР	Б ГР	Итого	Всего	Вход.
2	2_1	36	2	6	0	0	44	45	27
	2_3	1	0	0	0	0	1		
3	3_1	6	0	0	0	0	6	8	6
	3_2	1	0	0	0	0	2		
		72	2	9	0	0	83	-	-
Ардабьево									
1	1_2	4	0	1	0	0	5	16	14
	1_3	8	1	2	0	0	11		
2	2_1	3	0	1	0	0	4	6	7
	2_3	2	0	0	0	0	2		
3	3_1	7	1	0	0	0	10	12	13
	3_2	2	0	0	0	0	2		
		26	2	6	0	0	34	-	-
Давыдово									
1	1_2	7	0	0	0	0	7	7	4
	1_3	0	0	0	0	0	0		
2	2_1	4	0	0	0	0	4	4	8
	2_3	0	0	0	0	0	0		
3	3_1	0	0	0	0	0	0	1	0
	3_2	1	0	0	0	0	1		
		12	0	0	0	0	12	-	-
Лощино									
1	1_2	0	0	0	0	0	0	0	2
	1_3	0	0	0	0	0	0		
2	2_1	1	0	0	0	0	1	48	34
	2_3	45	1	1	0	0	47		
3	3_1	0	0	0	1	0	1	35	47
	3_2	32	1	1	0	0	34		
		78	2	2	1	0	83	-	-
Любовниково									
1	1_2	1	0	0	0	0	1	6	3
	1_3	4	0	1	0	0	5		
2	2_1	0	0	1	0	0	1	15	21
	2_3	11	1	1	0	1	14		
3	3_1	2	0	0	0	0	2	22	19
	3_2	20	0	0	0	0	20		
		38	1	3	0	1	43	-	-
На ст. Лом поворот									
1	1_2	0	0	0	0	0	0	0	2
	1_3	0	0	0	0	0	0		

Продолжение таблицы 1

Вход	Направление	ИТ	ОТ	М ГР	СР ГР	Б ГР	Итого	Всего	Вход.
2	2_1	0	0	0	0	0	0	30	31
	2_3	26	0	0	0	4	30		
3	3_1	2	0	0	0	0	2	33	30
	3_2	29	0	2	0	0	31		
		57	0	2	0	4	63	-	-
Торбаево									
1	1_2	12	0	5	5	2	24	26	23
	1_3	2	0	0	0	0	2		
2	2_1	11	0	7	3	0	21	23	24
	2_3	1	0	0	1	0	2		
3	3_1	2	0	0	0	0	2	2	4
	3_2	0	0	0	0	0	0		
		28	0	12	9	2	51	-	-
Чернышово									
1	1_2	9	2	0	0	2	13	14	22
	1_3	1	0	0	0	0	1		
2	2_1	12	2	0	2	2	18	18	13
	2_3	0	0	0	0	0	0		
3	3_1	3	1	0	0	0	4	4	1
	3_2	0	0	0	0	0	0		
		25	5	0	2	4	36	-	-
Чинур									
1	1_2	11	0	1	0	0	12	12	6
	1_3	0	0	0	0	0	0		
2	2_1	6	0	0	0	0	6	6	12
	2_3	0	0	0	0	0	0		
3	3_1	0	0	0	0	0	0	0	0
	3_2	0	0	0	0	0	0		
		17	0	1	0	0	18	-	-
Ахматово									
1	1_2	3	0	0	0	0	3	6	8
	1_3	0	0	0	0	0	0		
	1_4	2	0	1	0	0	3		
2	2_1	7	0	0	0	0	7	11	20
	2_3	0	0	0	0	0	0		
	2_4	4	0	0	0	0	4		
3	3_1	0	0	0	0	0	0	3	0
	3_2	3	0	0	0	0	3		
	3_4	0	0	0	0	0	0		
4	4_1	1	0	0	0	0	1	15	7
	4_2	12	1	1	0	0	14		

Продолжение таблицы 1

Вход	Направление	ИТ	ОТ	М ГР	СР ГР	Б ГР	Итого	Всего	Вход.
	4_3	0	0	0	0	0	0		
		32	1	2	0	0	35	-	-
Новая деревня									
1	1_2	29	3	0	1	1	34	43	73
	1_3	4	0	0	0	0	4		
	1_4	5	0	0	0	0	5		
2	2_1	34	3	2	0	0	39	40	40
	2_3	0	0	0	0	0	0		
	2_4	1	0	0	0	0	1		
3	3_1	16	0	0	0	0	16	20	4
	3_2	4	0	0	0	0	4		
	3_4	0	0	0	0	0	0		
4	4_1	17	1	0	0	0	18	20	6
	4_2	2	0	0	0	0	2		
	4_3	0	0	0	0	0	0		
		112	7	2	1	1	123	-	-
Пер. Кледино – Данково									
1	1_2	8	2	0	0	1	11	32	22
	1_3	0	0	0	0	0	0		
	1_4	16	1	0	1	3	21		
2	2_1	7	2	0	0	1	10	89	90
	2_3	2	0	0	0	0	2		
	2_4	54	2	6	3	12	77		
3	3_1	0	0	0	0	0	0	3	2
	3_2	1	1	0	0	0	2		
	3_4	1	0	0	0	0	1		
4	4_1	9	1	2	0	0	12	89	99
	4_2	59	1	7	0	10	77		
	4_3	0	0	0	0	0	0		
		157	10	15	4	27	213	-	-

Максимальная интенсивность транспортных потоков наблюдается на дороге Р-105 «Москва – Егорьевск – Спас-Клепики – Тума – Касимов» и составляет 86 приведенных единиц в час.

1.2 Анализ положения Рязанской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области в структуре пространственной организации Рязанской области

Рязанская область расположена в центре Европейской части России, входит в состав Центрального федерального округа и Центрального экономического района Российской Федерации. Площадь территории Рязанской области составляет 39,6 тыс. кв. км. Наибольшая протяженность с севера на юг – около 225 км, с запада на восток – около 250 км.

Область имеет непосредственные границы на севере с Владимирской областью, на северо-востоке – Нижегородской, на востоке – Республикой Мордовия, на юго-востоке – Пензенской областью, на юге – Тамбовской и Липецкой, на западе – с Тульской и на северо-западе – с Московской областью. Такое соседство обеспечивает устойчивые внутренние и внешние экономические связи. Рязанская область располагает развитой транспортной сетью, по ее территории проходят три железные и три автомобильные дороги федерального значения.

На территории Рязанской области существуют 314 муниципальных образований: 4 городских округа, 25 муниципальных районов, 31 городское поселение, 254 сельских поселения. Административный центр – город Рязань, население которого превышает 500 тыс. человек. Среди наиболее крупных городов: Касимов (33,4 тыс. человек), Скопин (30,5 тыс. человек), Сасово (28,4 тыс. человек), Ряжск (22,1 тыс. человек).

Муниципальное образование – Касимовский муниципальный район расположен на территории Рязанской области в 165 километрах от города Рязани. Центром муниципального образования Касимовский муниципальный район является г. Касимов (в состав района не входит). Площадь района — 2969 км². На севере район граничит с Меленковским районом Владимирской области

и Выксунским районом Нижегородской области, на востоке с Ермишинским районом, на юге с Пителинским, Шиловским и Спасским районами, на западе с Клепиковским районом и Гусь-Хрустальным районом Владимирской области.

Муниципальное образование – Лощининское сельское поселение образовано и наделено статусом поселения законом Рязанской области № 82-ОЗ от 07 октября 2004 года «О наделении муниципального образования – Касимовский район статусом муниципального района, об установлении его границ и границ муниципальных образований, входящих в его состав».

Территория МО-Лощининское сельское поселение входит в состав территории муниципального образования - Касимовский муниципальный район Рязанской области. МО – Лощининское сельское поселение расположено в центре Касимовского муниципального района на левом берегу р. Оки, в 10 км от железнодорожной станции Касимов. На северо-западе земли поселения граничат с Клетинским сельским поселением, на севере – Сынтульским городским поселением, на северо-востоке – Булгаковским сельским поселением, на юго-востоке – Касимовским городским округом и Овчинниковским сельским поселением, на юго-западе и западе – Крутойярским сельским поселением.

В состав поселения входит 9 населенных пунктов:

- Лощинино (деревня)
- Акапово (деревня)
- Аниково (деревня)
- Баженово (деревня)
- Залесное (деревня)
- Клоково (деревня)
- Макковеево (деревня)
- Перхурово (деревня)
- Самылово (село).

Площадь поселения составляет 65,65 км².

Административный центр поселения – деревня Лощинино. Второй по значимости населенный пункт поселения – село Самылово.

1.3 Социально-экономическая характеристика Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области, характеристика градостроительной деятельности на территории сельских поселений Касимовского муниципального района Рязанской области, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в Поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Лощинского сельского поселения Касимовского района Рязанской области на 1.01.2016 составляет 1448 человек.

Численность сельского поселения по населенным пунктам представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Численность сельского поселения по населенным пунктам

№	Населённый пункт	Население
1	Акапово	11
2	Аниково	11
3	Баженово	85
4	Залесное	43
5	Лощинино	949
6	Макковеево	14
7	Перхурово	54
8	Самылово	311

Неблагоприятной остается возрастная структура населения поселения, ее можно отнести к регрессивному типу. Процесс старения населения сопровождается ростом среднего возраста населения и изменения возрастной структуры населения – снижением доли детей и ростом доли старших возрастов.

Высокие показатели смертности обуславливают снижение ожидаемой продолжительности жизни населения.

Естественная убыль населения в районе – результат низкого уровня рождаемости и высокого уровня смертности среди населения.

Населенные пункты подобной людности обладают меньшим потенциалом экономического развития, как следствие, в них складываются худшие условия для трудовой деятельности и реализации потребностей, в том числе, в получении социальных услуг. Поэтому для данных населенных пунктов характерен миграционный отток.

Замедление экономического роста в сельском хозяйстве, отсутствие условий для альтернативной занятости на селе, сложившийся низкий уровень социальной и инженерной инфраструктуры обусловили обострение социальных проблем села.

В результате спада сельскохозяйственного производства, ухудшения финансового положения сельскохозяйственных организаций, изменений в организационно-экономическом механизме развития социальной сферы и инженерной инфраструктуры села произошло значительное отставание села от города по уровню и условиям жизнедеятельности.

Нестабильность финансово-экономического положения хозяйствующих в сельской местности субъектов, в том числе и агропромышленного комплекса, привела к интенсивному развитию отрицательных демографических процессов на селе, снижению мотивации труда и сокращению профессионального кадрового обеспечения.

В последнее время наблюдается снижение численности населения в данном сельском поселении. Численность населения на 1 января текущего года составляет 1448 человек, на 1 января 2015 года – 1474 человек, на 1 января 2014 года – 1511 человек.

Состав социальной сферы МО-Лощининское сельского поселения включает в себя расположенные в нем школу, дома культуры, библиотеки, объекты здравоохранения, объекты физкультуры и спорта, объекты

коммерческого назначения.

Транспортный спрос незначительный и, в целом, удовлетворяет существующие потребности населения. На территории Лощинского сельского поселения зарегистрировано 443 автомобиля.

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

Развитие транспортной системы Лощининского сельского поселения (далее – Поселение) является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Лощининского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Касимовского района Рязанской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Лощининского сельского поселения с другими регионами осуществляются автомобильным (индивидуальным и общественным) и водным видами транспорта.

По территории поселения проходят судоходные пути по р. Ока. Пассажирские перевозки по р. Ока осуществляются эпизодически, в основном организуются лишь во время весеннего паводка.

Схема пригородных маршрутов Касимовского района показана на рисунке 11.

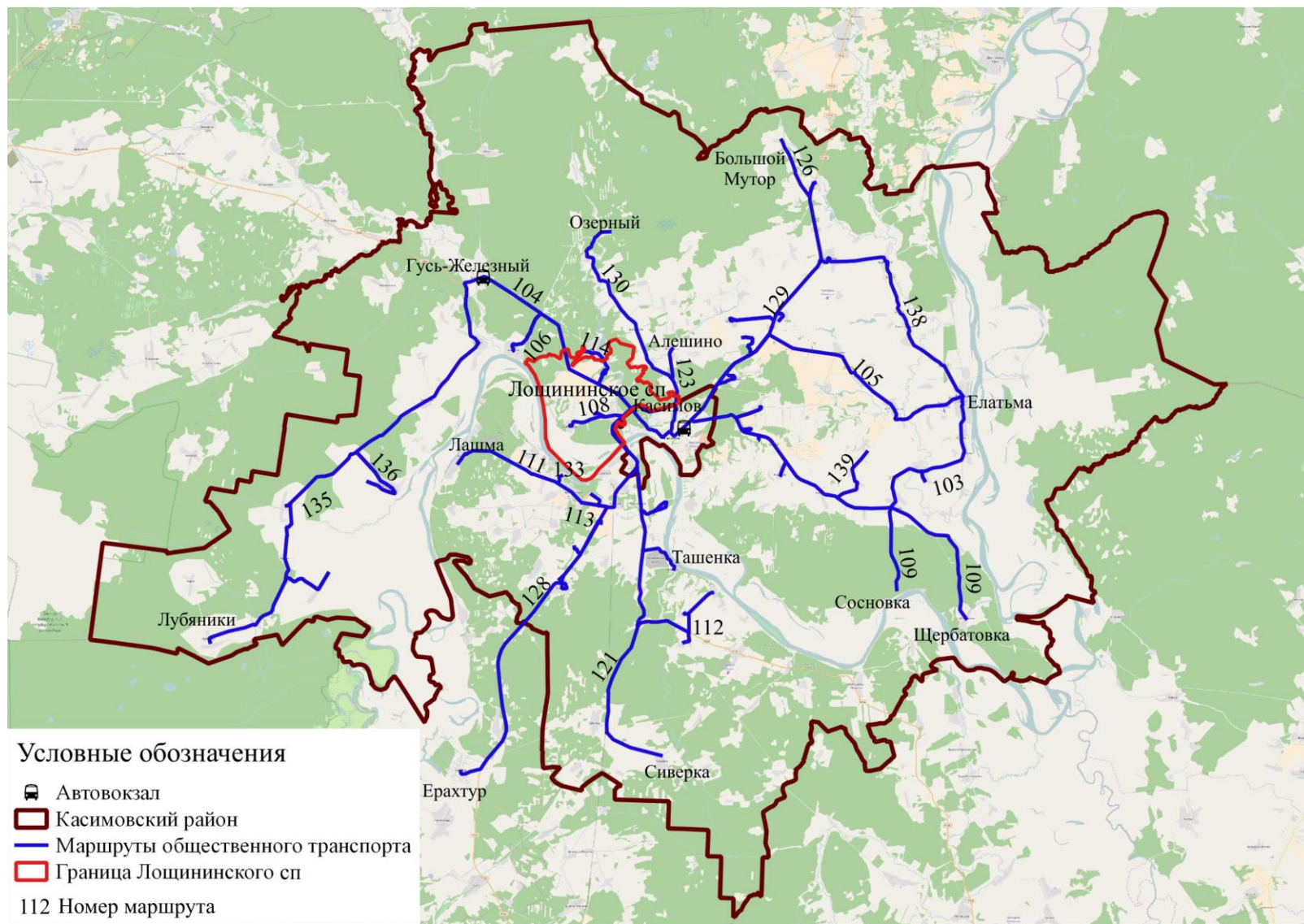


Рисунок 11 – Схема пригородных муниципальных маршрутов Касимовского района

Железнодорожный и воздушный транспорт не используется.

1.5 Характеристика сети дорог Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

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

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

Развитие экономики Лощининского поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Лощининского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств

стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Лощининского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

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

По территории Лощининского сельского поселения проходят дороги регионального значения:

- 61 ОП РЗ 61К-001 «Москва-Егорьевск-Тума-Касимов», протяженностью 26 км;
- 61 ОП РЗ 61К-009 «Ряжск - Касимов - Нижний Новгород», протяженностью 51,6 км;
- 61 ОП РЗ 61К-012 «Шацк-Касимов», протяженностью 33,8.
- А также дороги межмуниципального значения:
- 61 ОП МЗ 61Н-187 «От автодороги «Ряжск - Касимов - Нижний Новгород» подъезд: деревня Лощино», протяженностью 3,0 км;
- 61 ОП МЗ 61Н-190 «Ряжск-Касимов-Нижний Новгород подъезд к селу Самылово», протяженностью 3,6 км;
- 61 ОП МЗ 61Н-203 «Москва-Егорьевск-Тума-Касимов» подъезд к деревне Баженово, протяженностью 1,7 км.

Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности Лощининского сельского поселения составляет

14,4 км, в том числе с твердым покрытием – 0,8 км.

Остальные автодороги поселения являются подъездами к отдельно стоящим населенным пунктам и садоводческим хозяйствам.

Перечень дорог местного значения утвержден постановлением администрации Касимовского муниципального района от 11.11.2015 года № 1257 «О показателях определения автомобильных дорог общего пользования местного значения Касимовского района и утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения с присвоением им идентификационных номеров».

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

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Лощининского сельского поселения.

В соответствии с ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» дороги общего пользования Лощининского сельского поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Интенсивность движения на автодорогах Лощининского сельского поселения довольно низкая, составляет менее 50 авт/ч.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют

достаточную пропускную способность.

Степень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения незначительная.

Часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа. Требуется реконструкция автодорог и местной улично-дорожной сети.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Лощининского сельского поселения на основании Приказа Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 7 февраля 2007 г. N 16 г. Москва "Об утверждении Правил присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров".

По состоянию на 1 января 2015 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 63 %. К концу 2015 г. после проведения плановых мероприятий по ремонту доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 69 %.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те ее участки, по которым проходят автодороги местного значения.

Бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание.

1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами)

Уровень автомобилизации по Касимовскому району Рязанской области на 2015 г составляет 313 автомобилей на 1000 человек.

Хранение автотранспорта на территории Лощининского сельского поселения осуществляется в пределах участков объектов притяжения и на придомовых участках жителей поселения.

1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус.

На территории Лощининского сельского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено муниципальными маршрутами №108 Касимов – Самылово (12 раз в сутки), № 136 Касимов – Ибердус (2 раза в сутки по вт, чт, сб и 1 раз в сутки ежедневно) и № 135 Гусь-Железный – Лубяники (2 раза в сутки по пн, ср, пт, вс). Автобусным движением не охвачены д. Акапово, д. Аниково, д. Баженово, д. Клоково, д. Перхурово.

По проведенной оценке, пассажиропоток по автобусным маршрутам, проходящим через Лощининское сельское поселение, составляет 145 человек в сутки.

1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение является наиболее предпочтительным видом перемещений, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных эффектов, а также способствует повышению уровня здоровья населения.

Улично-дорожная сеть внутри Лощининское сельского поселения, как

правило оборудованы тротуарами не в полном объеме.

Велосипедное движение, как и пешеходное, обладает теми же преимуществами, но позволяет перемещаться на более дальние дистанции. Уровень развития транспорта позволяет использовать его практически круглогодично.

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

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

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потреблению.

Основные маршруты движения грузового транспорта в населенных пунктах проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам, таким образом создаются условия для снижения уровня загрязнения воздуха, снижения нагрузки на дорожно – транспортную сеть сельского поселения и уровня аварийности.

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

Коммунальные службы Лощининское сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

Поселение не имеет собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала для осуществления технического обслуживания автотранспорта.

1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Анализ статистики аварийности в Лощининском сельском поселении показывает, что произошло 2 дорожно-транспортных происшествий в 2016 году (+100 к АППГ), ранено 2 человека (+100 % к АППГ).

В перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Рязанской области являются: несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения

являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В рамках реализации муниципальной программы в Лощининском сельском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно - целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и

обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках муниципальной программы.

Реализация муниципальной программы позволит:

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

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Автотранспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха района и области в целом. Основными загрязняющими веществами являются формальдегид и оксид углерода.

Из общего количества проб, не соответствующих гигиеническим нормативам более 50 % составляют пробы, отобранные на автомагистралях.

Причиной увеличения доли загрязнения от передвижных источников является увеличение единиц автотранспорта, большое количество эксплуатируемых автомобилей не соответствует установленным экологическим нормативам, а также низкое качество топлива. Стационарные посты наблюдения на автомагистралях района отсутствуют.

1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области

Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельских поселений Касимовского муниципального района Рязанской области. С учетом того, что территория Лощининского сельского поселения по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и

сельскохозяйственных производителей на период до 2035 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения не ожидается.

1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Касимовского муниципального района Рязанской области

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения осуществляется в соответствии с:

- Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- Градостроительным кодексом Рязанской области;
- Федеральным законом от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральным законом от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;
- Схемой территориального планирования Рязанской области, утвержденной постановлением Правительства Рязанской области от 28.10.2009 № 301;
- государственной программой Рязанской области «Дорожное хозяйство и транспорт», утвержденной постановлением Правительства Рязанской области от 30.10.2013 № 358;
- Схемой территориального планирования Касимовского муниципального района Рязанской области, утвержденной решением Совета депутатов Касимовского муниципального района Рязанской области от 17.04.2012 №351-IVСД;

- Генеральным планом Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области.

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения Касимовского района Рязанской области сформирована.

1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Постановлением Администрации Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области №19 от 19.05.2016 г. внесены изменения в Постановление №46 от 25.10.2013 г. об утверждении муниципальной Программы «Дорожное хозяйство муниципального образования-Лощининское сельское поселение Касимовского муниципального района Рязанской области на 2014-2016 годы».

Согласно данному Постановлению наименование Программы изложено в следующей редакции «Дорожное хозяйство муниципального образования-Лощининское сельское поселение Касимовского муниципального района Рязанской области на 2014-2017 годы и на период до 2020 года».

Основная цель программы

- паспортизация муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- сохранение сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, обеспечение их транспортно-эксплуатационных показателей на уровне, необходимом для удовлетворения потребностей пользователей автодорог с учетом приоритетов социально-экономического развития района, на основе своевременного и качественного выполнения работ по ремонту и содержанию автодорог и искусственных сооружений на них.

Цель программы носит стратегический характер и направлена в первую очередь на обеспечение социально-экономического развития, повышение его

инвестиционной привлекательности Администрация муниципального образования-Лощининское сельское поселение Касимовского муниципального района Рязанской области.

Источниками финансирования Программы являются средства областного и местного бюджета.

Общий объем финансирования Программы составляет 1019,3 тыс.руб., в том числе по годам:

2014 год - 376,3 тыс.руб.;

2015 год - 193,0 тыс руб.;

2016 год - 247,0 тыс. руб.;

2017 год - 203,00 тыс руб.

2 Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области

Современные тенденции жилищного строительства таковы, что основной объем жилищного фонда вводится за счет собственных средств населения (семьи с доходами выше среднего), государственное финансирование осуществляется в основном в рамках целевых программ и при этом постепенно сокращается.

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения высокая;

- объекты производства располагаются вблизи места концентрации проживания населения, что облегчает основной вид корреспонденций – трудовые.

Развитие жилищного строительства в Лощининском сельском поселении предусматривается за счет территориальных резервов.

Проектом предусматривается размещение малоэтажной жилой застройки в д. Лощино, где выделены земельные участки для строительства жилых домов многодетным семьям.

По состоянию на 01 января 2016 года на территории Лощининского сельского поселения проживало 1448 человек.

Неблагоприятной остается возрастная структура населения поселения, ее можно отнести к регрессивному типу. Процесс старения населения сопровождается ростом среднего возраста населения и изменения возрастной структуры населения – снижением доли детей и ростом доли старших возрастов.

По причине высокого уровня урбанизации по стране, на большей части территории Рязанской области, а именно в сельскохозяйственных жилых районах на протяжении нескольких лет сохраняется естественная убыль населения (таблица 3).

Таблица 3 – Динамика изменения численности населения Погостинского сельского поселения

Название сельского поселения	Проживает в сельском поселении, чел.			Прогноз численности населения на 2031 год, чел.
	2014 год	2015 год	2016 год	
Лощинское	1511	1474	1448	1225

Данная тенденция на расчётный период будет сохраняться, но вместе с отрицательной динамикой изменения численности населения в данном сельском поселении, наблюдаются всплески внешней миграции населения, также развитие жилищного фонда поселения, а также увеличение продолжительности жизни

населения, что снизит влияние урбанизации и позволит замедлить снижение количества населения в сельском поселении - в 2009 году ожидаемая продолжительность жизни в Рязанской области составила 67,7 лет, а в 2016 году ожидаемая продолжительность жизни в регионе составляет 70,8 лет.

На протяжении последних пяти лет в районе отмечается снижение миграционного прироста.

Широкое распространение имеет отходничество и самозанятость, превышающая официальную занятость в экономике района.

Потенциал всех сфер занятости населения для поглощения высвобождающихся кадров практически исчерпан, что ведет к росту безработицы, а, следовательно, либо оттоку населения на заработки за пределы района, либо самозанятости, либо к маргинализации.

Изменение демографической ситуации зависит от общей политики государства в данной области. Процессы кардинальных положительных сдвигов в демографической ситуации достаточно длительные, в связи с этим за основу при планировании социально-экономического развития поселения принимается стабилизационный сценарий.

Объекты экономической системы муниципального образования сосредоточены в населенных пунктах с преобладающим количеством населения. Но данные населённые пункты всё равно обладают меньшим потенциалом экономического развития из-за низкого уровня заселённости, как следствие, в них складываются худшие условия для трудовой деятельности и реализации потребностей, в том числе, в получении социальных услуг.

2.2 Прогноз транспортного спроса Лощининского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории сельского поселения

Относительно стабильная демографическая ситуация в сельском поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Лощининского сельского поселения не произойдет в расчетном периоде.

Основным видом транспорта на территории сельского поселения является автомобильный, иные виды не представлены. В связи с невысоким транспортным спросом существующая инфраструктура автомобильного транспорта справляется с решаемыми задачами и не требует реструктуризации.

Из-за отсутствия планов по созданию предприятий на территории сельского поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Лощининском сельском поселении.

Согласно СТП Рязанской области и СТП Касимовского муниципального района на территории сельского поселения не запланированы мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта.

Автомобильный транспорт – важная составная часть инфраструктуры Лощининского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров,

перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Строительство новых автодорог федерального значения не планируются согласно СТП Рязанской области и СТП Касимовского муниципального района.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Объекты придорожного сервиса на территории сельского поселения отсутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

На территории Лощининского сельского поселения имеются объекты придорожного сервиса. На автодороге Москва-Егорьевск-Тума-Касимов расположены автозаправочные станции, кафе, площадки для стоянки большегрузных автомобилей. На автодороге Шацк-Касимов расположены площадки для стоянки большегрузных автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, необходимость в строительстве дополнительных объектов отсутствует.

2.4 Прогноз развития дорожной сети Лощининского сельского поселения

На прогнозный период не предусмотрено мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения.

СТП Рязанской области и Касимовского района предусмотрено строительство автомобильной дороги регионального значения до деревни Перхурово от а/д «Москва – Егорьевск – Тума – Касимов».

Генеральным планом Лощининского сельского поселения предусмотрена реконструкция автомобильных дорог местного значения с целью повышения их пропускной способности, а также ремонт мостов через р. Сынтулка.

В целом с учетом текущего состояния транспортного спроса и транспортной инфраструктуры, в существенном развитии дорожной сети Лощининского сельского поселения нет необходимости.

Реализация муниципальной программы «Дорожное хозяйство Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района на 2014 – 2016 годы» позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- выявление и постановка на учет всех дорог общего пользования местного значения в черте населенных пунктов
- паспортизация дорог;

- строительство и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- обеспечение круглогодичного содержания сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию и условиями безопасности движения.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

По прогнозу на долгосрочный период до 2035 года обеспеченность

жителей сельского поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

- в 2016 году – 313 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2021 году – 350 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2031 году – 400 автомобилей на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

В связи с отсутствием в прогнозных периодах мероприятий по строительству автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, плотность дорожной сети не изменится.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В Лощининском сельском поселении в 2016 году зарегистрировано 2 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 1 ДТП), в результате которых, погибло 0 человек (в 2015 году погибло – 0 чел.) и получили травмы 2 человека (в 2015 ранено – 1 чел.).

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Лощининского сельского поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня организации дорожного движения за счет разработки комплексных схем и проектов организации дорожного движения и реализации предусматриваемых ими мероприятий.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

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

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

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы представлены в Разделе 6.

В целом прогнозируется снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения прежде всего за счет перехода к использованию более экологически-чистых транспортных средств и материалов обустройства транспортной инфраструктуры.

3 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

3.1 Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры

Важное значение для оценки эффективности внедряемых мероприятий имеют целевые показатели, которые должны отвечать на вопрос, в какой степени достигнуты положительные результаты в обеспечении безопасности движения, скорости автомобильных перевозок и их экономичности после внедрения всех мероприятий в рамках проекта ПКРТИ.

Разрабатываемая система показателей должна содействовать развитию транспортных систем муниципальных образований в соответствии с наиболее прогрессивными мировыми тенденциями.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог, в соответствии с которым используются следующие целевые индикаторы и показатели:

- протяженность дорог общего пользования местного значения (км);
- доля протяженности дорожной сети сельского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (%);
- количество зарегистрированных ДТП;
- снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях по отношению к текущему периоду (%).

3.2 Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Лощининского сельского поселения (Поселения) необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний

инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Лощининского сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории Поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения, прокладку улиц и проездов в формируемых зонах перспективного индивидуального жилищного строительства, проектирование и строительство объектов автомобильного

сервиса, а также капитальный ремонт дорог, по которым осуществляется движение общественного транспорта.

Из изложенного следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и максимальное удовлетворение потребностей населения, является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в зонах перспективной жилой застройки будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметрах объектов транспорта, очередности реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

4.1 Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Лощининского сельского поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Лощининского сельского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения

общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

4.3 Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Мероприятия по строительству и проектированию объектов дорожного сервиса не планируются.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
- строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных

источников.

4.4 Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием, устройство освещения, а также развитие велосипедного сообщения.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Лощининского сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

4.5 Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

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

4.6 Развитие сети дорог Лощининского сельского поселения Касимовского муниципального района Рязанской области

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий.

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация данных мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог

и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

Мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения. Мероприятия направлены на развитие дорожной сети сельского поселения.

Схема территориального планирования Касимовского района предусматривает следующие мероприятия в период до 2021 года:

- строительство подъезда к дер. Перхурово от автодороги «Москва-Егорьевск – Тума – Касимов», д. Акапово, д. Аниково, д. Перхурово - протяженность 6,25 км, в том числе: 1 пусковой комплекс- протяженность 5 км, 2 пусковой комплекс – протяженность 1,25 км;
- капитальный ремонт а/д Москва – Егорьевск – Тума – Касимов;
- ремонт автодороги Ряжск – Касимов – Нижний Новгород.

Генеральный план сельского поселения предусматривает следующие мероприятия:

- строительство автодороги с твердым покрытием до деревни Перхурово с автодороги Москва – Егорьевск – Тума – Касимов;
- ремонт пешеходного моста через р. Сынтулка;
- ремонт мостов через р. Сынтулка.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Лоцининского сельского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Лоцининского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Ответственным исполнителем мероприятий является администрация Лоцининского сельского поселения.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 3603,0 тыс. рублей.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования, тыс. руб.					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2031
1	Строительство подъезда к дер. Перхурово от автодороги «Москва- Егорьевск – Тума – Касимов»	-	-	-	-	-	-
2	Капитальный ремонт а/д Москва – Егорьевск – Тума – Касимов	-	-	-	-	-	-
3	Ремонт мостов через р. Сынтулка*	-	-	-	-	850,0	-
4	Ремонт пешеходного моста через р. Сынтулка	-	-	-	350,0	-	-
5	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	203,0	-	-	-	-	-

Продолжение таблицы 4

6	Устройство линий наружного электроосвещения	-	-	300,0	-	-	-
7	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек	-	-	-	-	-	1900,0
Примечание – мероприятие приводится справочно и запланировано в рамках СТП Касимовского муниципального района. Финансируется за счет средств бюджета Рязанской области.							

6 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Значения показателей, отраженных в цели проекта, по годам реализации проекта и на перспективу до 2031 года приведены в таблице 5.

Таблица 5 – Целевые индикаторы и показатели проекта

Показатель	Единица измерения	Базовое значение (2016 г.)	Период, год					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022-2031
Протяженность дорог общего пользования местного значения	км	14,4	14,4	14,4	14,4	20,65	20,65	21,9
Доля протяженности дорожной сети сельского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию	%	69,0	70,0	72,0	74,0	76,0	80,0	85,0
Количество зарегистрированных ДТП	шт.	1	0	0	0	0	0	0
Снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях по отношению к текущему периоду	%	-	100	100	100	100	100	100

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.

7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

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