Согласно постановлению Правительства РФ от 25 декабря 2015 г.

№ 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного

развития транспортной инфраструктуры поселений”

**Программа**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка городского типа Атиг Нижнесергинского района Свердловской области**

Заказчик программы:

Администрация МО рп. Атиг

Глава МО С.С. Мезенов

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Разработчик программы:

ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ»

Ген.директор Р.Н. Глебов

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2018 г.

Содержание

[Определения 5](#_Toc533362910)

[Обозначения и сокращения 6](#_Toc533362911)

[Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка городского типа Атиг Нижнесергинского района Свердловской области на 2019-2023 годы 7](#_Toc533362912)

[Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселка Атиг 10](#_Toc533362913)

[1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации 10](#_Toc533362914)

[1.2. Социально-экономическая характеристика 11](#_Toc533362915)

[1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 14](#_Toc533362916)

[1.3.1 Автомобильный транспорт 14](#_Toc533362917)

[1.3.2 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 16](#_Toc533362918)

[1.4 Железнодорожный транспорт 21](#_Toc533362919)

[1.5 Водный транспорт 22](#_Toc533362920)

[1.6 Воздушный транспорт 22](#_Toc533362921)

[1.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселке, обеспеченность парковками (парковочными местами) 22](#_Toc533362922)

[1.8.  Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 23](#_Toc533362923)

[1.9. Характеристика условий пешеходного передвижения 25](#_Toc533362924)

[1.10. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 25](#_Toc533362925)

[1.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения 25](#_Toc533362926)

[1.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 29](#_Toc533362927)

[1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселка Атиг 30](#_Toc533362928)

[1.13.1 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры 31](#_Toc533362929)

[1.13.1.1 Железнодорожная инфраструктура 31](#_Toc533362930)

[1.13.1.2 Автодорожная инфраструктура 31](#_Toc533362931)

[1.13.1.3 Городской пассажирский транспорт 31](#_Toc533362932)

[1.13.1.4 Парковочное пространство 32](#_Toc533362933)

[1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселка. 32](#_Toc533362934)

[1.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры. 34](#_Toc533362935)

[Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселка Атиг 37](#_Toc533362936)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 37](#_Toc533362937)

[2.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения 38](#_Toc533362938)

[2.2.1 Вариант 1 (базовый). 39](#_Toc533362939)

[2.2.2 Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). 39](#_Toc533362940)

[2.2.3 Вариант 3 (экономически обоснованный). 40](#_Toc533362941)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 40](#_Toc533362942)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения 41](#_Toc533362943)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 41](#_Toc533362944)

[2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 41](#_Toc533362945)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. 42](#_Toc533362946)

[Раздел 3.  Принципиальные варианты действий для развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг, укрупненная их оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта. 43](#_Toc533362947)

[3.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 44](#_Toc533362948)

[3.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования 45](#_Toc533362949)

[3.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного движения 48](#_Toc533362950)

[Раздел 4. Финансовое обеспечение программы 49](#_Toc533362951)

[Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий программы 51](#_Toc533362952)

[5.1 Достижение запланированных значений целевых показателей 53](#_Toc533362953)

[5.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам 54](#_Toc533362954)

[5.3 Выполнение запланированных мероприятий 54](#_Toc533362955)

[5.4 Показатель эффективности использования финансовых средств 56](#_Toc533362956)

[5.5 Показатель эффективности реализации Программы 56](#_Toc533362957)

[5.6 Вывод об эффективности реализации Программы 57](#_Toc533362958)

[Раздел 6. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения 58](#_Toc533362959)

[6.1 Организация контроля за реализацией программы 58](#_Toc533362960)

[6.2 Механизм обновления программы и внесения изменений 59](#_Toc533362961)

[Список использованных источников 60](#_Toc533362962)

Определения

***Автомобильная дорога* –** объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения.

***Дорожная разметка*–** линии, надписи и другие обозначения на проезжей части, бордюрах, дорожных сооружениях и элементах обустройства дорог, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

***ДТП*–**событие, возникшее в процессе движения ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.

***Дорожный знак* –** устройство в виде панели с обозначениями/надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

***Организация дорожного движения* –** комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

***Проезжая часть* –** основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

**Улично-дорожная сеть–** совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

***Технические средства организации дорожного движения* –** дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

***Транспортный поток* –** совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

***Светофор* –** устройство, предназначенное для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети.

## Обозначения и сокращения

а/д – Автомобильная дорога

БДД – Безопасность дорожного движения

ПГТ. – Поселок городского типа

П. – Поселок

ДТП – Дорожно-транспортное происшествие

ж/д – Железная дорога

КСОДД – Комплексная схема организации дорожного движения

ЛРТ – Легкорельсовый транспорт

МПТ – Массовый пассажирский транспорт

о.п. – Остановочный пункт

ОДД – Организация дорожного движения

ПДД – Правила дорожного движения

Пл. – Платформа

РФ – Российская Федерация

Ст. – Станция

СТП – Схема территориального планирования

ТП – Транспортный поток

ТС – Транспортное средство

УДС – Улично-дорожная сеть

МО – Муниципальное образование

Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка городского типа Атиг Нижнесергинского района Свердловской области на 2019-2023 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры пгт. Атиг Нижнесергинского района Свердловской области на 2019-2023 годы (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы | Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации"  Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений”  Генеральный план п. Атиг Свердловской области |
| Заказчик Программы | Администрация МО рабочего поселка Атиг, Свердловская обл., Нижнесергинский р-он, р.п. Атиг, ул. Заводская 8. |
| Разработчик Программы | ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ», 305040, Курская область, г. Курск, проспект Энтузиастов, д. 1-А, 81 |
| Цель Программы | - обеспечение развития транспортной инфраструктуры, для закрепления населения, повышения уровня его жизни |
| Задачи Программы | а) повысить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, ведущих экономическую деятельность, на территории поселка.  б) повысить  доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселка или нормативами градостроительного проектирования поселка;  в) повысить эффективность развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка. (далее - транспортный спрос);  г)эффективное  развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной;  д) создание условия для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условия для пешеходного передвижения населения;  и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Важнейшие целевые показатели Программы | - повышение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов транспортной инфраструктуры на территории поселка Атиг;  - обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры;  - сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры на территории пгт. Атиг;  - повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры на территории поселка Атиг. |
| Сроки и этапы реализации Программы | 2019-2023 год |
| Описание мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | Мероприятия программы направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию пешеходного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог пгт. Атиг.  а) мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению воздействия транспорта на среду и здоровье населения;  г) мероприятия по контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством обслуживания населения. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Объем финансирования составляет:  всего – 25 246,0 тыс. руб., по годам:  2019 год – 3 858,0 тыс. руб.  2020 год – 4847,0 тыс. руб.  2021 год – 5041,0тыс. руб.  2022-2023 – 11 500,0 тыс. руб.,  Финансовое обеспечение предполагается из местного бюджета и средства областных субсидий |

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселка Атиг

1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации

А́тиг — [поселок городского типа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%91%D0%BB%D0%BE%D0%BA_%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0) в [Нижнесергинском районе](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B5%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%A1%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8) [Свердловской области](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C).

Образует  [рабочий поселок](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5) посёлок Атиг как единственный населённый пункт в составе этого муниципального образования.

Посёлок располагается в 7 км от города [Нижние Серги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B8) и в 93 км от [Екатеринбурга](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3). Через Атиг проходит автодорога, соединяющая [Дружинино](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%BE) Нижние Серги и железнодорожная дорога Чусовская — Дружинино — [Михайловский завод](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B9%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4&action=edit&redlink=1)-Бердяуш (станция Атиг).

Атиг расположен на Западном склоне [Уральских гор](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5_%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%8B). Через посёлок протекает река Тиг (Тиг, правый приток [Серги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B0_(%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%BA_%D0%A3%D1%84%D1%8B))), образующая в черте посёлка Атигский пруд.

Возникновение первого русского поселения связано с созданием Верхнесергинского железоделательного завода в [40-е годы](https://ru.wikipedia.org/wiki/1740-%D0%B5_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%8B) [XVIII века](https://ru.wikipedia.org/wiki/XVIII_%D0%B2%D0%B5%D0%BA). После его запуска возникла необходимость в переправке выработанного железа до реки [Уфа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D1%84%D0%B0_(%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0)). В связи с чем, в долине реки Серги стали возникать постоялые дворы. Один из них, расположенный на середине пути между Верхне- и Нижнесергинским заводами стал деревней Атиг.

С пуском в [1790 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1790_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) Атигского железоделательного завода М. П. Губиным. связано основание рабочего посёлка Атиг.

В [1929 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1929_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) Атиг получает статус посёлка городского типа. В [1962 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1962_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) в Атиге запускается новый машиностроительный завод, основной продукцией которого являлись детские велосипеды. Именно с этим производством связан период интенсивного развития поселка в 1960—80х годах.

1.2. Социально-экономическая характеристика

Численность населения поселка Атиг на момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры составляет 3168 человека. Динамика численности населения рабочего поселка Атиг представлена в таблице 1 и на рисунке 2.

Таблица 1 - Динамика численности населения рабочего поселка Атиг

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Тыс.чел. | 3405 | 3391 | 3340 | 3307 | 3260 | 3217 | 3201 | 3184 | 3168 |

Рисунок 2 - Динамика численности населения

В последние 8 лет численность населения поселка Атиг ежегодно снижалась, прогноз численности населения предполагает незначительное снижение общей численности населения на территории поселка Атиг.

Потенциал сохранения и роста численности населения рабочего поселка Атиг имеется, при условии улучшения качества жизни, улучшении условий труда, совершенствования системы здравоохранения, образования, социальной политики, привлечения инвестиций в экономику, увеличении рабочих мест развитие сельского хозяйства, при развитии самозанятости на условиях ЛПХ, фермерских хозяйств, улучшения жилищных условий и функционирования систем коммунальной инфраструктуры.

Предприятия, ведущие свою деятельность на территории поселка Атиг представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Предприятия пгт. Атиг

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Месторасположение | Количество рабочих мест |
| 1 | МУП "ЖКХ" МО р.п. Атиг | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, Заводская улица, дом 8 | 41 |
| 2 | ООО «Лесопункт» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Сосновый Бор, 2 | 14 |
| 3 | Технопарк | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Партизан, 50 |  |
| 4 | МКДОУ Детский Сад № 12 | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Урицкого, 9-а | - |
| 5 | Администрация МО р.п. Атиг | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, Заводская улица, 8 | 12 |

Продолжение таблицы 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 6 | МКОУ СОШ № 8 р.п. Атиг | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Гагарина, 19 | - |
| 7 | МБУ «АЦДИС» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, Заводская улица, 8 | 6 |
| 8 | ООО «Дента» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Гагарина, 15, 21 | 1 |
| 9 | ООО "ТОРГОВЫЙ КОМПЛЕКС" | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Карла Маркса, 82 | 7 |
| 10 | ООО "Уралсвязьинвест" | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Ленина, 127 | 1 |
| 11 | ООО "Ваше Здоровье" | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Карла Маркса, 97 | 2 |
| 12 | ТСЖ «Наш дом» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Урицкого, дом 9, квартира 24 | - |
| 13 | ООО «Копеечка» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Гагарина, 11-а | 6 |
| 14 | ТСЖ « Уют» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, улица Урицкого, 11, 1 | - |
| 15 | МБУ «СОБР» | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг, Заводская улица, 8 | 17 |

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

1.3.1 Автомобильный транспорт

Транспортная инфраструктура – [система](http://official.academic.ru/23018/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) коммуникаций и объектов, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и [сооружения](http://official.academic.ru/23891/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами.

Транспортная инфраструктура поселка Атиг представлена автомобильными дорогами районного и местного значения.

Внешнее сообщение поселка Атиг с соседними поселениями осуществляется по автомобильным дорогам районного значения.

Поселок Атиг обладает потенциальными возможностями развития транспортной инфраструктуры.

В таблице 3 представлены разделения транспортных средств в общем потоке по видам в процентном соотношении.

Таблица 3 - Разделение транспортных средств в общем потоке по видам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Вид транспортного средства | Процент в общем потоке, % |
| 1 | Легковые автомобили | 85 |
| 2 | Легкие грузовые  автомобили | 4 |
| 3 | Средние грузовые  автомобили | 3 |
| 4 | Тяжелые грузовые  автомобили | 3 |

Продолжение таблицы 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 5 | Очень тяжелые грузовые  автомобили | 2 |
| 6 | Автопоезда | 1 |
| 7 | Автобусы и общественный  транспорт | 4 |

Перечень инженерных сооружений на территории рабочего поселка Атиг на момент подготовки ПКРТИ представлен в таблице 4, перечень автомобильных дорог представлен в таблице 5.

Таблица 4 - Перечень транспортных сооружений на улично - дорожной сети рабочего поселка Атиг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Населённый пункт | Улица |
| 1 | Автомобильный мост | **пгт. Атиг** | Улица Карла Маркса (в районе дома 149А) |
| 2 | Автомобильный мост | **пгт. Атиг** | Улица 40 лет Октября (Около дома 33) |
| 3 | Автомобильный мост | **пгт. Атиг** | Мост через речку Тиг на автодороге до бывшего кирпичного завода |
| 4 | Пешеходный мост | **пгт. Атиг** | Пешеходная дорога межу ул. Жданова и ул К. Маркса |
| 5 | Ж/д переезд | **пгт. Атиг** | Конец ул. Урицкого |

1.3.2 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Таблица 5 - Перечень и характеристика автомобильных дорог на территории поселка Атиг

| № п/п | Наименование автомобильной дороги общего пользования | Идентификационный номер | Общая  протяженность, км | В том числе | | | Территориальное расположение |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Асф/ бетонн  км | Грунт/  Щебень  м | Грунтовыекм |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Улица Свердлова | - | 0,945 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 2 | Улица Мичурина | - | 0,316 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 3 | Улица Набережная | - | 0,314 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 4 | Улица Жданова | - | 0,333 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 5 | Улица Луговая | - | 0,621 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 6 | Улица Горького | - | 0,458 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 7 | Улица Дружбы | - | 1,155 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 8 | Улица Партизан | - | 1,053 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 9 | Улица Чапаева | - | 0,300 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 10 | Улица Береговая | - | 0,387 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 11 | Улица Кирова | - | 0,457 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 12 | Улица Володарского | - | 1,720 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 13 | Улица Карла Либкнехта | - | 0,810 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 14 | Улица Железнодорожная | - | 1,251 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |

Продолжение таблицы 5Продолжение таблицы 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 15 | Улица Пролетарская | - | 2,133 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 16 | Улица Гагарина | - | 0,769 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 17 | Улица 40 лет Октября | - | 2,342 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 18 | Улица 1 Мая | - | 0,621 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 19 | Улица Ленина | - | 3,030 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 20 | Улица 8 Марта | - | 0,930 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 21 | Улица Урицкого | - | 2,400 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |

Продолжение таблицы 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 22 | Улица 50 лет Октября | - | 0,689 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 23 | Улица Заводская | - | 0,390 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 24 | Улица Карла Маркса | - | 3,425 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 25 | Улица Победы | - | 0,964 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 26 | Улица Мира | - | 0,363 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 27 | Улица Розы Люксембург | - | 0,683 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 28 | Улица Калинина | - | 1,494 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 29 | Между ул. Володарского и ул. Ленина | - | 0,200 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |

Продолжение таблицы 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 30 | Улица Урицкого до лагеря « Салют» | - | 6,000 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 31 | От ул. Лесная до ул. Сосновый бор | - | 1,400 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 32 | От ул. 40 лет Октября до ж/д ст. Атиг | - | 0,700 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 33 | Переулок от ул. Володарского до ул. К. Маркса | - | 0,800 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 34 | Переулок от ул. 1-е Мая до ул. К. Либкнехта | - | 0,372 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 35 | От ул. Калинина до ул. К. Маркса | - | 1,980 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| 36 | Улица Гагарина до ул. Урицкого | - | 0,500 | - | - | - | 623075, Свердловская область, Нижнесергинский район, пгт. Атиг |
| ИТОГО | | | 42,305 | - | - | - | - |

Анализ сложившейся ситуации на автодорожной сети поселка Атиг выявил следующие проблемы:

* улицы и дороги не везде имеют усовершенствованное асфальтобетонное покрытие;
* наблюдается износ проезжих частей, тротуаров, бортовых ограждений;
* отсутствие или плохая видимость автодорожной разметки;
* отсутствие светофорных объектов.

Основной каркас УДС носит крестообразную форму, состоящую из взаимно пересекающихся широтного и меридионального направлений. Сформированная сеть магистральных улиц и дорог развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей. Широтные же направления не получили достаточного развития. Меридиональное направление представлено внутрипоселковой дорожной сетью, которая выходит на дороги регионального значения.

Широтное направление в основном представлено внутриквартальными переездами и переулками.

Ширина улиц не на всем протяжении УДС соответствует установленным требованиям, также требуется ремонт автодорожного полотна и приведение грунтовых дорог к установленному техническому состоянию.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта оценивалась на основе расчета концентрации оксида углерода и оксида азота в воздухе при заданной интенсивности движения, расчеты показали, что все показатели находятся в пределах ПДК.

1.4 Железнодорожный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории поселка Атиг существует однопутная, электрифицированная линия Свердловской железной дороги Калино — Бердяуш.

В поселке расположена промежуточная железнодорожная станция 5 класса. Станция Атиг находится на линии «Чусовская - Дружинино - Михайловский завод - Бердяуш», и входит в состав Свердловского отделения Свердловской железной дороги, код 78240.

Станция расположена в посёлке городского типа Атиг Нижнесергинского района Свердловской области, в 10 километрах от города Нижние Серги и в 93 километрах от Екатеринбурга.

1.5 Водный транспорт

На момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, обслуживание населения поселка Атиг водным транспортом не осуществляется.

1.6 Воздушный транспорт

На момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, обслуживание населения рабочего поселка Атиг воздушными перевозками не осуществляется.

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

Уровень автомобилизации на момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг составляет 280 автомобилей на одну тысячу жителей. Общее число автотранспортных средств приближенно составляет 884 автомобиля.

Хранение автотранспорта граждан происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан. Хранение автотранспорта населения, проживающего в многоэтажных кварталах, происходит в собственных гаражах и на придомовых территориях. Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах, на территории автозаправочных стаций.

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.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время показатели соответствуют нормативным требованиям.

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

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

Пассажирские транспортные услуги на территории поселка Атиг осуществляются общественным и индивидуальным автотранспортом.

Согласно реестру муниципальных маршрутов на территории поселка Атиг нет внутрипоселковых маршрутов, через территорию поселка проходят маршрутный транспорт ИП Щелконогова Дмитрия Анатольевича, г. Нижние Серги, ул. 25 лет и ИП Малыгина Дмитрия Николаевича, п. Верхние Серги, ул. Советская д. 32.

На территории поселка Атиг задействована перевозка детей до образовательных учреждений и комплексам автобусом по установленному маршруту.

Маршрутный транспорт в основном проходит по улицам:

- ул. Карла Маркса;

- ул.Урицкого;

- ул.Заводская;

- ул.Ленина.

Остальная территория поселка находится вне зоны пешеходной доступности до остановок общественного транспорта.

Данные маршруты обслуживаются:

Автобус малый класс - 1шт, средний класс - 1шт, большой класс - 1шт. Резерв - малый класс - 1шт, средний класс - 1шт, большой класс - 1шт.

Междугороднее сообщение осуществляется по междугородним маршрутам общественным и индивидуальным транспортом. На территории поселка Атиг существуют остановочные пункты на данных маршрутах:

- Остановочный пункт «Центр»», пгт. Атиг ул. Заводская;

- Остановочный пункт «Черемушки»», пгт. Атиг ул. Гагарина, 13;

Маршруты являются связующим звеном между поселком Атиг и соседними поселениями. Остановки на территории поселка Атиг осуществляются на остановочных пунктах.

Следует отметить, что происходит снижение пассажиропотока за последние 3 года, что обусловлено снижением численности населения, ростом уровня автомобилизации, снижением численности населения в трудоспособном возрасте и ростом малоподвижных слоев населения. Спрос на автомобильный общественный транспорт превышает спрос на железнодорожный транспорт.

1.9. Характеристика условий пешеходного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Пешеходное движение по большинству улиц осуществляется по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП. Специально отведенных пешеходных дорожек на территории поселка Атиг практически не имеется. Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории поселка Атиг имеются пешеходные переходы.

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

Грузовые транспортные средства на территории поселка Атиг принадлежат как физическим, так и юридическим лицам.

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, грунт и мусор и т.д.

Перевозки опасных грузов, а также тяжеловесных, а также крупногабаритных грузов на территории поселка Атиг осуществляются на основании выданных специальных разрешений в соответствии с административными регламентами.

Содержанием дорожной сети на территории осуществляется коммунальными службами.

1.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения

По данным УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области за период в 2015 – 2018 год на территории поселка Атиг официально было зарегистрировано 15 дорожно-транспортных происшествий, с участием пешеходов и автомобильного транспорта, в которых погибло 14 человек и 11 получили ранения различной степени тяжести.

Общая статистика ДТП на территории поселка Атиг представлена в таблице 6 и на рисунке 1.

Таблица 6 - Общая статистика ДТП поселка Атиг

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Количество зарегистрированных ДТП** | **Количество погибших** | **Количество раненых** |
| 2015 | 2 | 2 | 1 |
| 2016 | 6 | 3 | 2 |
| 2017 | 5 | 9 | 6 |
| 2018 | 2 | 0 | 2 |

По результатам анализа статистики аварийности на рисунке 1 представлена диаграмма.

Рисунок 1 - Общая статистика ДТП

Согласно статистике, по данным УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области в период за 2015 – 2018 год на территории поселка Атиг, которая приведена ниже в таблице 7, наиболее частыми видами дорожно - транспортных происшествий в рабочем поселке Атиг являются «Столкновение» и «Наезд на пешехода».

Таблица 7 - Статистика видов ДТП

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид ДТП** | **Количество** |
| 2015 г. | |
| Наезд на стоящее ТС | 1 |
| Наезд на препятствие | 1 |
| 2016 г. | |
| Наезд на пешехода | 3 |
| Столкновение | 2 |
| Опрокидывание | 1 |
| 2017 г. | |
| Наезд на пешехода | 1 |
| Опрокидывание | 1 |
| Столкновение | 3 |
| 2018 г. | |
| Наезд на пешехода | 2 |

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах поселка Атиг являются:

- недостатки транспортно-эксплуатационного состояния проезжей части;

- плохие погодные условия;

- отсутствие бордюров;

- отсутствие пешеходных ограждений;

- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;

- несоблюдение правил дорожного движения;

- плохая освещенность дорог;

- отсутствие или плохая видимость горизонтальной разметки.

Одним из наиболее действенных инструментов по снижению дорожно-транспортного травматизма, служат мероприятия по ликвидации основных мест концентрации ДТП.

Местом концентрации дорожно - транспортных происшествий считается ограниченный по длине участок автомобильной дороги, характеризующийся устойчивым и неслучайным совершением дорожно - транспортных происшествий в течение календарного года.

На территории поселка Атиг, на основании данных представленных УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области можно выделить участки УДС на которых наиболее часто возникают ДТП:

- улица Заводская (д. 1-3) ;

- улица Карла Маркса (около д. 103);

- улица Урицкого (около д.10);

Анализ состояния аварийности на автомобильных дорогах на момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг показывает, что возникновение дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой травматические последствия, связано со следующими причинами:

- ежегодное увеличение количества ТС;

- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью сети дорог общего пользования местного значения, не рассчитанной на существующие ТП.

К основным факторам, определяющим причины аварийности, следует отнести:

- пренебрежение требованиями и правилами ПДД со стороны участников движения;

- отсутствие систем видеонаблюдения за соблюдением ПДД;

- неудовлетворительное состояние обочин;

- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;

- неудовлетворительное состояние дорожного полотна;

- отсутствие горизонтальной разметки в необходимых местах.

Для профилактики ДТП проведены первоочередные и плановые мероприятия:

Первоочередные мероприятия:

- своевременная обработка противогололедными материалами.

- усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

Плановые мероприятия:

- нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.

Также проводится информационно-разъяснительная работа о необходимости соблюдения ПДД.

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

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ обусловлено возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

По результатам расчетов, превышений гигиенических нормативов ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO2) транспортными средствами и представлен в таблице 8.

Таблица 8 –Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование участка | Показатель | | | |
| СО | | NО2 | |
| Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 | Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 |
| В среднем по УДС | ≈1,27 | 3 | ≈0,02 | 0,06 |

1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселка Атиг

Сформированная сеть улиц и дорог развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей.

Некоторые участки улично-дорожной сети не обеспечивают необходимой пропускной способности, безопасного и быстрого передвижения автотранспорта и пешеходов из-за узких проезжих частей и недостаточного благоустройства улиц.

На первую очередь существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения предлагается:

- нанесение дорожной разметки;

- замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;

- реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории поселка Атиг.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние.

Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение:

- возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

На территории поселка Атиг достаточно станций технического обслуживания (далее - СТО), но требуется развитие комплекса автозаправочных станций (далее - АЗС) для удовлетворения спроса владельцев автомототранспорта.

1.13.1 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

1.13.1.1 Железнодорожная инфраструктура

Развитие железнодорожного сообщения в части реконструкции и модернизации выходит за рамки вопросов местного значения. Тем не менее, для развития поселка Атиг важное значение могло бы иметь мероприятие федерального уровня:

- разработка специализированными организациями проекта развития железнодорожной станции Атиг.

1.13.1.2 Автодорожная инфраструктура

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже формирующихся, так и намечаемых новых районов городской застройки за счет:

- улучшения существующих и организации новых поперечных транспортных связей в периферийных частях поселка;

- организации системы пешеходных направлений и зон, включающих сооружения благоустроенных пешеходных дорожек.

Общая протяженность улиц и дорог по проекту Генерального плана составит 42,305 км, а плотность улично-дорожной сети, на территории поселка, обсуживаемой транспортом 2км/км2 – 3 км/км2.

1.13.1.3 Городской пассажирский транспорт

Дальнейшее развитие линий городского общественного транспорта в перспективе будет происходить по мере наращивания проектной магистральной УДС. С учетом того, что подавляющий объем пассажирских перевозок приходится на утренние и вечерние часы пик, а в остальной период в связи с небольшими размерами территории поселка, передвижения в значительной мере совершаются пешком, в структуре автобусного парка должны преобладать машины средней вместимости – до 70%.

1.13.1.4 Парковочное пространство

Принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

Увеличение парка автомобилей потребует развития предприятий автосервиса, станций технического обслуживания.

На расчетный срок с учетом увеличения количество автомобилей потребуется увеличение количества СТО. Существующих АЗС достаточно для обслуживания парка автомобилей, однако, с учетом развития, предполагается размещение АЗС.

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

При анализе оценки нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. 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).
2. 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».
3. 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).
4. 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).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».
7. Генеральный план рабочего поселка Атиг Свердловской области

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 поселка.

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, поселков, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры, поселка Атиг должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселка Атиг в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Программа позволит обеспечить:

а) прежде всего безопасность, качество, а также эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории поселка Атиг;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

в) дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, а также всех субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка Атиг;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам на территории поселка Атиг;

з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно правовую базу.

1.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Уровень бюджетной обеспеченности муниципального образования достаточно низкий. Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств бюджета области, бюджета поселка, а также внебюджетных источников финансирования. Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

* акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
* штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
* субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах поселка Атиг;
* безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства;
* денежные средства, поступающие в бюджет поселка от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
* денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
* государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
* иные поступления в бюджет, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселка Атиг

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогноз численности населения посёлка по демографическому методу на проектные периоды основан на анализе темпов естественного и механического движения населения за предыдущие 13 лет и пролонгировании их на перспективу.

На протяжении рассматриваемого периода численность населения посёлка уменьшалась, за 13 лет она уменьшилась на 700 человек, в среднем на 54 человека в год.

Рассматривается два варианта расчёта численности населения посёлка на с 2019 по 2023 год. В первом варианте (инерционном), приняты сложившиеся тенденции изменения демографических показателей на проектные периоды. В результате численность населения п. Атиг на 2019 год составит – 3,0 тыс. человек, на 2023 год – 2,5 тыс. человек.

Второй вариант является целевым, с повышением рождаемости и уменьшением смертности населения, а также реализацией мероприятий по развитию экономики посёлка, развитием жилищного и социального строительства.

С тенденциями, определёнными в «Схеме территориального планирования Свердловской области», численность населения п. Атиг по второму варианту составит:

- на 2019 год - 3,4 тыс. человек;

- на 2023 год – 3,8 тыс. человек.

Анализ динамики численности населения за прошедший период согласно данных Росстата РФ показывает, что заложенные в основном варианте сценария демографического развития действующего генерального плана ожидания роста численности населения поселка Атиг оказались завышены, численность населения поселка на начало 2018г. составила - 3168 человек.

Недостатки заложены в современной половозрастной структуре населения (высокий процент населения старше трудоспособного возраста, превышение количества женщин над количеством мужчин, пониженный процент населения младше трудоспособного возраста) и будут препятствовать в расчетный срок проекта переходу естественного прироста населения к положительным показателям.

Проект учитывает возможные изменения социально-экономического положения в регионе, стране в целом, и прогнозируются возможные колебания численности населения к концу расчетного срока на 5% в ту или иную сторону в пределах 3 – 3,4 тыс. человек.

Принятый вариант демографического прогноза полностью соотносится действующей стратегией и программой социально-экономического развития поселка Атиг.

2.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселка

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

Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

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

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.

2.2.1Вариант 1 (базовый).

В первом варианте развития предполагается сохранение действующих 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 сложившая, благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

2.2.2 Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).

На территории поселка Атиг предполагается проведение более активной политики, которая будет направлена на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Данный сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, которые связанны с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов на территории рабочего поселка, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Данный сценарий второго варианта развития характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

2.2.3 Вариант 3 (экономически обоснованный).

Данный 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 комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети поселка, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, увеличение объемов индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние деловые, транспортные связи поселка будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

- повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения;

- стимулирование экономического развития за счет улучшения инфраструктурной обеспеченности территории;

- повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и строительство тротуаров для обеспечения пешеходного движения.

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и тротуаров.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На сегодняшний день уровень автомобилизации населения можно охарактеризовать как средний. Учитывая рост притока автомобильного транспорта на территории поселка Атиг в перспективе и прирост автомобильного транспорта в весеннее- летний период, ( это связанно с сезонной миграцией населения) общее число автомобилей будет увеличиваться.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Основными причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий на улично - дорожной сети, автомобильных дорогах поселка Атиг являются:

- отсутствие тротуаров;

- недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично - дорожной сети на территории поселка Атиг;

- плохие погодные условия;

- отсутствие бордюров;

- отсутствие пешеходных ограждений;

- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;

- несоблюдение правил дорожного движения;

- отсутствие или плохая видимость горизонтальной разметки.

- увеличение парка автотранспортных средств на территории поселка Атиг;

- неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения;

- ростом количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей со стажем управления транспортным средством менее 3-х лет;

- отсутствие систем видеонаблюдения за соблюдением ПДД;

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках программы.

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

Учитывая рост общего числа автомобилей также увеличиться и вследствие чего прогнозируется увеличение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

В таблице 9 представлены показатели прогноза воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду.

Таблица 9 – Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование участка | Показатель | | | |
| СО | | NО2 | |
| Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 | Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 |
| В среднем по УДС (текущий год) | ≈1,27 | 3 | ≈0,02 | 0,06 |
| 2019-2022 | ≈1,3 | 3 | ≈0,03 | 0,06 |
| 2022-2031 | ≈1,4-1,6 | 3 | ≈0,03-0,045 | 0,06 |

Раздел 3.  Принципиальные варианты действий для развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг, укрупненная их оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

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 из-за введенных санкций и санкционной политики Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории поселка Атиг 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). 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 строительство дорог и парковок, а также установка дорожных знаков и нанесение разметки.

3.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Существует два вида мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:

- Организационные;

- Реконструктивно - планировочные.

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности.

К числу основных мероприятий относятся следующие:

- организация пешеходных переходов и пешеходных зон;

- введение одностороннего движения.

Новые пешеходные переходы устраиваются на пересечении улиц и в створе основных пешеходных маршрутов.

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- уширение имеющихся улиц и дорог;

- строительство новых улиц и дорог;

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно - транспортной инфраструктуры.

Мероприятия по развитию представлены в таблице 10.

Таблица 10 - Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Характеристики | Местоположение | Очередность | Объем финансирования[[1]](#footnote-1) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Ремонт/реконструкция существующих автодорог с приведением параметров к нормативным | На УДС местного значения | п. Атиг | 2019-2024 | Определяет в зависимости от длины УДС | - |
| 2 | Строительство/дорог в новой жилой застройке | - | п. Атиг | 2019-2023 | Стоимость определяется проектом | - |
| 3 | Организация пешеходных дорожек | На УДС местного значения | п. Атиг | 2019-2023 | Стоимость определяется проектом | - |

3.2Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания населения и эффективности работы автобусов во внутрипоселковом сообщении является создание надежной системы информирования пассажиров.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие: - проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения.

Для улучшения качества пассажирских перевозок, на территории муниципального образования поселок Атиг, в соответствии с Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 декабря 2005 г. № 360-ст. рекомендуется:

- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с действующим расписанием движения, также в дальнейшем требуется актуализация расписания при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта;

- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации города), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;

На рисунке 2 представлен пример размещения остановочных пунктов с установкой знаков и нанесением дорожной разметки.

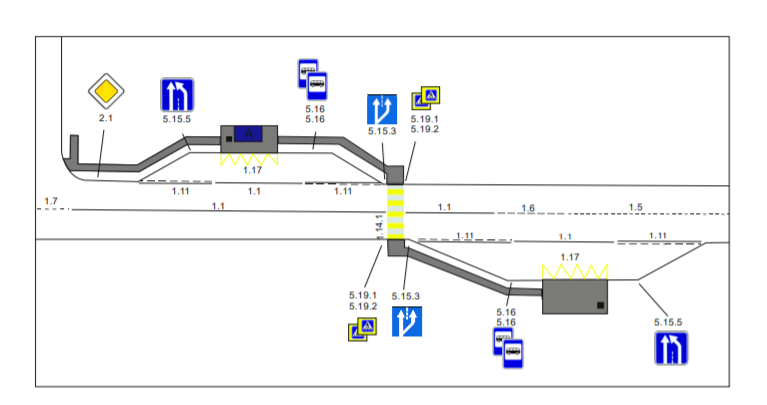


Рисунок 2 -Вариант размещения остановочного пункта

На момент подготовки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории поселка Атиг, осуществляется движение автобуса по школьному маршруту МКОУ СОШ № 8, изображенный на рисунке 3.

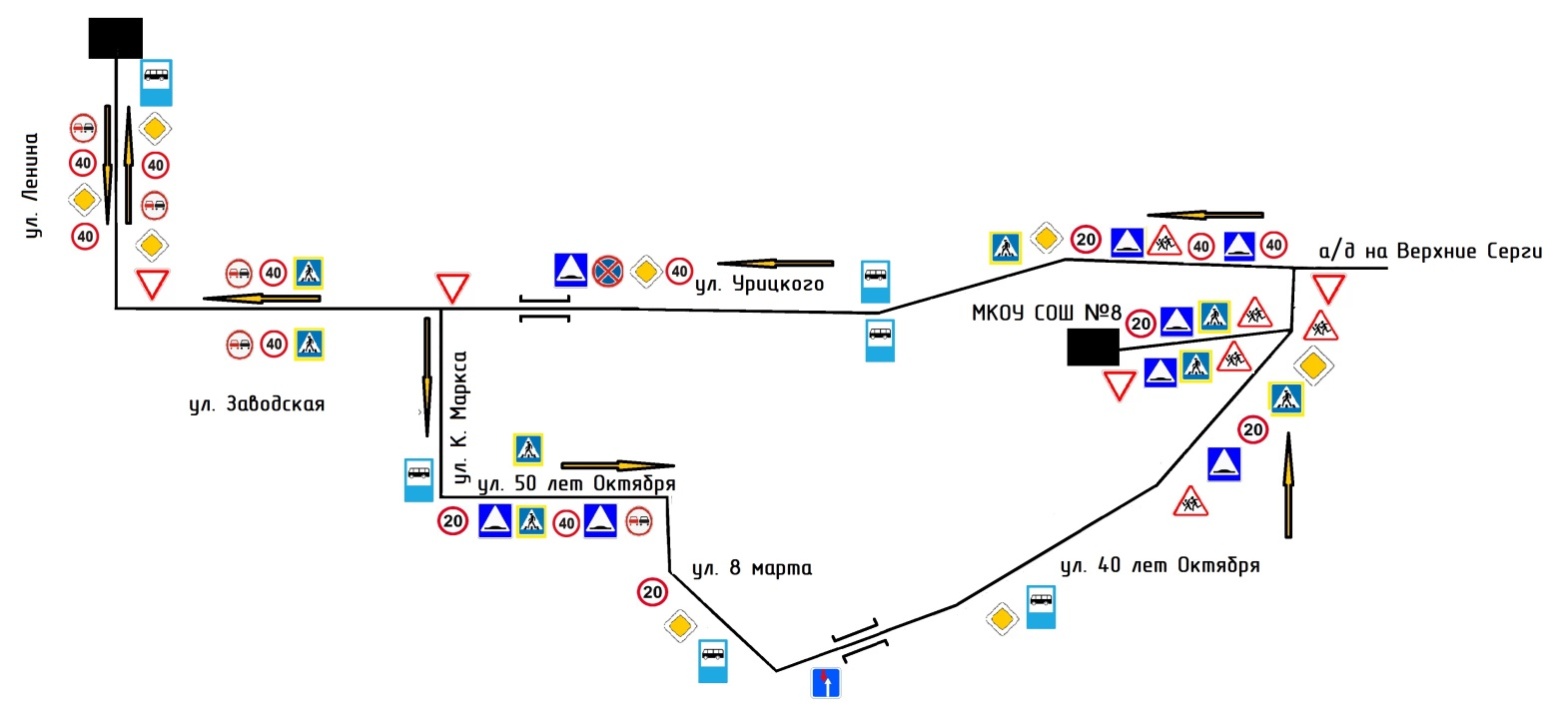


Рисунок 3 - Школьный маршрут движения автобуса

Мероприятия, по развитию транспорта общего пользования, на территории поселка Атиг представлены в таблице 11

Таблица 11 - Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Характеристики | Местоположение | Очередность | Объем финансирования[[2]](#footnote-2) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Текущий ремонт остановочных пунктов | - | п. Атиг | 2019-2023 | Стоимость определяется проектом |  |

3.3Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного движения

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения, входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) и тяжести их последствий с участием пешеходов;

- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и освещением;

- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;

- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

- ГОСТ Р 52875-2007 - Указатели тактильные для инвалидов по зрению.

- ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ.

- Методических рекомендаций по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.

- Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями, а также на посадочных площадках остановочных пунктов. Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально.

Таблица 12 - Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Характеристики | Местоположение | Очередность | Объем финансирования[[3]](#footnote-3) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Обустройство тротуаров для пешеходного движения | - | п. Атиг | 2019-2023 | Стоимость определяется проектом | - |

Раздел 4. Финансовое обеспечение программы

Финансирование Программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального бюджета и внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов. Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, ежегодно уточняются с учетом их возможностей и достигнутых соглашений.

Общий объем финансирования по Программе с учетом известной стоимости мероприятий, и приближенной стоимости запланированный мероприятий составляет: всего – 25 246,0 тыс. руб., по годам:

2019 год – 3 858,0 тыс. руб.

2020 год – 4 847,0 тыс. руб.

2021 год – 5 041,0 тыс. руб.

2022-2023 годы – 11 500,0 тыс. руб.,

Финансово-экономическое обоснование программы на 2019 - 2023 года будет производиться ежегодно, по мере уточнения утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий программы

Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком Программы ежегодно в течении всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Мероприятия с целевыми показателями представлены в таблице 13

Таблица 13 - Система показателей, характеризующих эффективность Программы мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | Значение показателя | | |  |  |
| Наименование показателя | Ед. изм. | Текущее | Краткосрочная |  | Среднесрочная | Долгосрочная |  |
| значение | перспектива |  | перспектива | перспектива |  |
|  |  |  |  |
|  |  | 2019 год | (до 2020 года) |  | (до 2023 года) | (более 10 лет) |  |
| Развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации автомобильного транспорта | | | | | |  |  |
| Протяжѐнность автодорог общего пользования с твердым |  |  |  |  |  |  |  |
| покрытием: |  |  |  |  |  |  |  |
| - федерального значения | % | 0 | 0 |  | 0 | - |  |
| - регионального и межмуниципального значения; |  | 0 | 0 |  | 0 | - |  |
| - местного значения |  | 40 | 60 |  | 80-100 | - |  |
| Снижение средних затрат времени в пути по трудовым по- | мин/час | - 5 | -5 |  | -5 | - |  |
| ездкам, минут | «пик» |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| Оптимизация системы пассажирских перевозок | | | | |  |  |  |
| Доля населения, не имеющего постоянного обслуживания |  |  |  |  |  |  |  |
| общественным пассажирским транспортом, от общей чис- | % | 50 | 30 |  | 5 | - |  |
| ленности населения |  |  |  |  |  |  |  |
| Совершенствование условий пешеходного движения | | | | |  |  |  |
| Доля дорог отвечающих нормативным требованиям | % | 20 | 40 |  | 60-80 | - |  |
| Совершенствование условий парковочного пространства | | | | |  |  |  |
| Отношение парковочных мест к общему количеству автомобилей | % | 70 | 85 |  | 90 | - |  |
| Повышение уровня безопасности дорожного движения | | | | |  |  |  |
| Социальный риск (смертность на 5 тыс. человек населе- | чел./5 |  |  |  |  |  |  |
| тыс. чел. | 5 | менее 5 |  | менее 3 | - |  |
| ния района) (численность населения на 2018 г.– 3168 чел.) |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Снижение уровня воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду | | | | |  |  |  |
| СО | мг/м3 | 1,27  0,02 | 1,3  0,03 |  | менее 1,3  менее 0,03 |  |  |
|  | - |  |
| NO2 |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |  |

5.1 Достижение запланированных значений целевых показателей

Степень достижения запланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (Иi)проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период (Ифакт) с его плановым значением (Иплан) по следующей формуле:

Ифакт

Иi = ----------,

Иплан

где:

Иi– степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

Ифакт– значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

Иплан– плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение Иi превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (И) рассчитывается по формуле:

∑ Иi

И = ----------,

N

где:

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

∑ Иi– сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

5.2Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

Ффакт

Ф = -----------,

Фплан

где:

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Ффакт – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Фплан– объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

5.3Выполнение запланированных мероприятий

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (Мj) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия (Мфакт) к его запланированному значению (Мплан) по следующей формуле:

Мфакт

Мj = ------------,

Мплан

где:

Мj – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

Мфакт– фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

Мплан– предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (М) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

∑ Мj

М = ------------

К

где:

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

∑ Мj– сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

5.4Показатель эффективности использования финансовых средств

При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), - отношение среднего показателя степени выполнения мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

М

Э = --------

Ф

где:

Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

5.5Показатель эффективности реализации Программы

Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

П = И x Э

где:

П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

5.6Вывод об эффективности реализации Программы

Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

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

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка».

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, при наличии генерального плана, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, должна быть разработана и утверждена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Атиг.

В целях информационной открытости программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры пгт Атиг Нижнесергинского района Свердловской области до 2023 года» подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

6.1Организация контроля за реализацией программы

Система управления Программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производиться на основании соответствующего постановления администрации.

6.2Механизм обновления программы и внесения изменений

В процессе реализации Программы мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут корректироваться и дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий.

По ежегодным результатам мониторинга должна осуществляться своевременная корректировка Программы.

Список использованных источников

1. 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».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. 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).
4. 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).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. 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).
7. Генеральный план рабочего поселка Атиг.
8. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
9. Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011;
10. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».
11. Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 « Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог.

1. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве, реконструкции или ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств будет уточняться после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период. [↑](#footnote-ref-1)
2. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве, реконструкции или ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств будет уточняться после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период. [↑](#footnote-ref-2)
3. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве, реконструкции или ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств будет уточняться после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период. [↑](#footnote-ref-3)