Общество с ограниченной ответственностью «Картфонд»

**Заказчик:** Администрация Труновского муниципального округа Ставропольского края

**Муниципальный контракт:** № 77 от 18 октября 2021 г.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**ТРУНОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ**

Генеральный директор \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Д. Н. Панин

подпись

Ставрополь, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

[СОДЕРЖАНИЕ 2](#_Toc96980615)

[Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа Ставропольского края 4](#_Toc96980616)

[1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа 7](#_Toc96980617)

[1.1 Анализ положения Труновского муниципального округа в структуре пространственной организации Ставропольского края 7](#_Toc96980618)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Труновского муниципального округа 9](#_Toc96980619)

[1.3 Характеристика градостроительной деятельности на территории 12](#_Toc96980620)

[1.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 13](#_Toc96980621)

[1.5 Характеристика сети дорог Труновского муниципального округа 18](#_Toc96980622)

[1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 28](#_Toc96980623)

[1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 30](#_Toc96980624)

[1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 33](#_Toc96980625)

[1.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств 33](#_Toc96980626)

[1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения 34](#_Toc96980627)

[1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 35](#_Toc96980628)

[1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры 36](#_Toc96980629)

[1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 37](#_Toc96980630)

[1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 38](#_Toc96980631)

[2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов 40](#_Toc96980632)

[2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Труновского муниципального округа 40](#_Toc96980633)

[2.2 Прогноз транспортного спроса муниципального округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального округа 40](#_Toc96980634)

[2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 41](#_Toc96980635)

[2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального округа 42](#_Toc96980636)

[2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 45](#_Toc96980637)

[2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 45](#_Toc96980638)

[2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 46](#_Toc96980639)

[3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа 48](#_Toc96980640)

[4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) 49](#_Toc96980641)

[4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 50](#_Toc96980642)

[4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 51](#_Toc96980643)

[4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 51](#_Toc96980644)

[4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 52](#_Toc96980645)

[4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств 54](#_Toc96980646)

[4.6 Мероприятия по развитию сети дорог муниципального округа 54](#_Toc96980647)

[4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков 56](#_Toc96980648)

[5.Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 57](#_Toc96980649)

[6. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 58](#_Toc96980650)

[7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Труновского муниципального округа 60](#_Toc96980651)

[Приложения 64](#_Toc96980652)

Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа Ставропольского края

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа Ставропольского края (далее – Программа). |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации;  Федеральный [закон](file:///F:\24.02.2022\AppData\Local\Temp\30.01.2014)%7bКонсультантПлюс%7d) от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ  «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  Генеральный план муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденный Решение Думы Труновского муниципального округа Ставропольского края от 15 февраля 2022 г. № 9;  Правила землепользования и застройки муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденные Постановлением администрации Труновского муниципального округа Ставропольского края от 28 февраля 2022 г. № 110-п;  Нормативы градостроительного проектирования муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденные Решением Думы Труновского муниципального округа Ставропольского края от 12.10.2021 г. № 904-п |
| Заказчик  Программы | Управление архитектуры и градостроительства администрации Труновского муниципального округа Ставропольского края, Ставропольский край, Донское, ул. Ленина, 5 |
| Разработчик Программы | Общество с ограниченной ответственностью «Картфонд», Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Дзержинского, 158 |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Труновского муниципального округа, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования.  2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях.  3. Улучшение транспортного обслуживания населения.  4. Снижение доли протяженности на территории муниципального образования автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям. |
| Целевые показатели | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - протяженность пешеходных дорожек;  - обеспеченность постоянным (круглогодичным) нормативным состоянием автомобильных дорог общего пользования;  - количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на улично-дорожной сети;  - обеспеченность населения необходимым (достаточным) транспортным обслуживанием;  - доступность транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения. |
| Срок и этапы реализации программы | 2022-2031 годы  Этапы реализации: 2022 г., 2023 г., 2024 г., 2025 г., 2026 г., 2027 г., 2028 г., 2029 г., 2030 г., 2031 г. |
| Объемы и источники финансирования программы, тыс. руб. | |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Этапы | БК | БМО | Всего | | 2022 | 144067,50 | 7582,50 | 151650,00 | | 2023 | 442199,16 | 23273,64 | 465472,80 | | 2024 | 298145,20 | 15691,85 | 313837,06 | | 2025 | 242844,08 | 12781,27 | 255625,34 | | 2026 | 92821,26 | 4885,33 | 97706,59 | | 2027 | 94973,75 | 4998,62 | 99972,37 | | 2028 | 94986,23 | 4999,28 | 99985,51 | | 2029 | 142102,87 | 7479,10 | 149581,97 | | 2030 | 133745,46 | 7039,23 | 140784,70 | | 2031 | 171952,44 | 9003,82 | 180956,25 | | Всего | 1857837,95 | 97734,63 | 1955572,58 |   БК – бюджет краевой  БМО – бюджет муниципального образования  Общий объем финансирования Программы составляет в 2022-2031 годах – 1955572,58 тыс. руб. за счет бюджетных средств разных уровней. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2022-2031 гг., могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета. Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета Труновского муниципального округа на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода |

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа

1.1 Анализ положения Труновского муниципального округа в структуре пространственной организации Ставропольского края

Труновский муниципальный округ расположен в северо-западной части Ставропольского края. Через его территорию протекают реки Большой Егорлык, Ташла, Большая Кугульта, Малая Кугульта, пересыхающая летом р. Тугулук, Правоегорлыкский канал. Площадь территории – 1686 тыс. км2, численность населения на 01.01.2021 г – 29846 человек. Плотность населения 17,7 чел./км2 (в среднем по краю – 42,3 чел./км2). Административный центр округа – с. Донское располагается в 44 км севернее г. Ставрополя.

Муниципальный округ граничит на севере с Красногвардейским муниципальным округом и Ипатовским городским округом, на востоке с Петровским городским округом (самый короткий участок внутренней границы) и Грачевским муниципальным округом, на юге со Шпаковским муниципальным округом, на западе с Изобильненским городским округом.

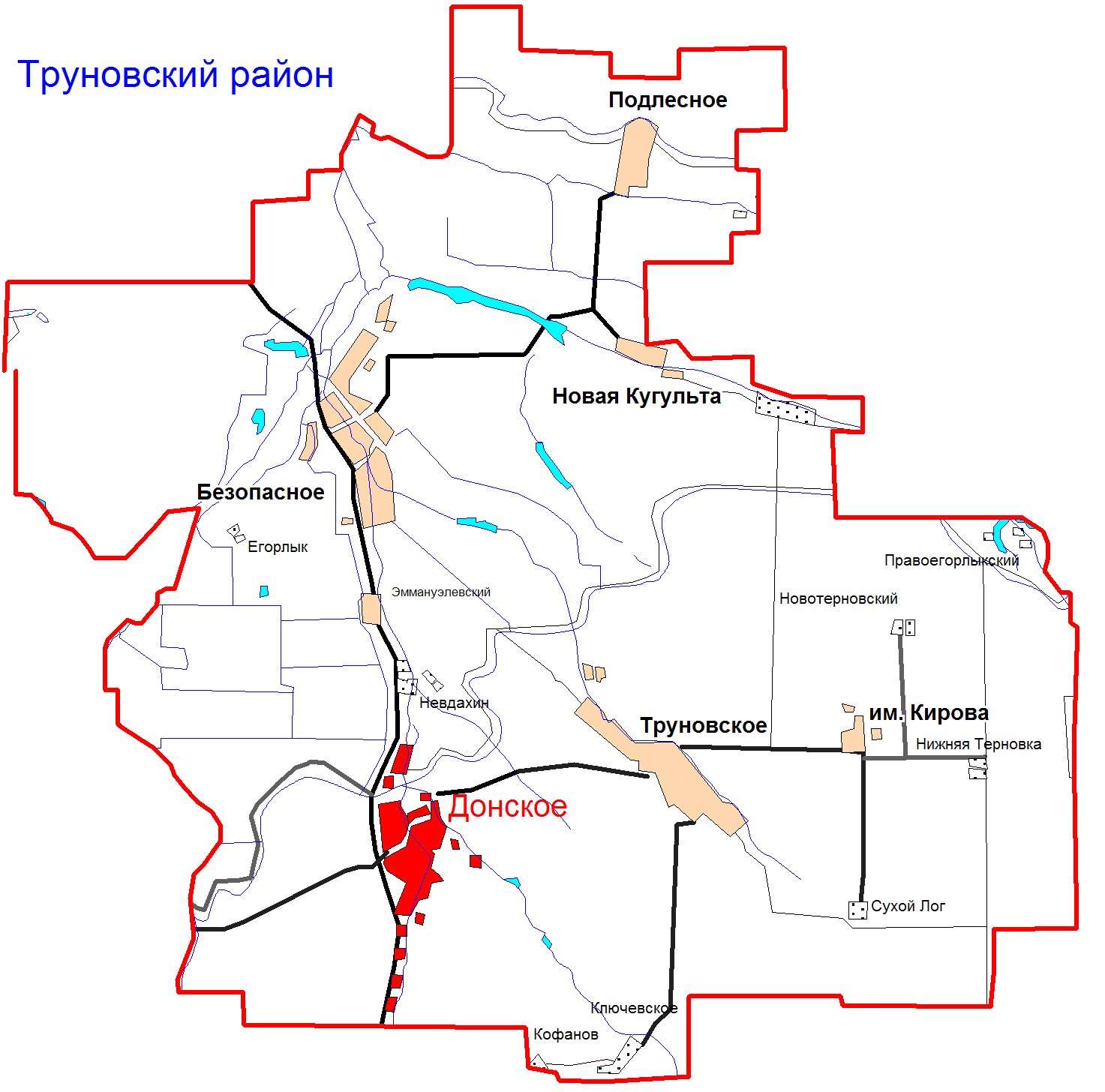


Рисунок 1 – Административно-территориальное деление Труновского муниципального округа Ставропольского края

Законом Ставропольского края от 31.01.2020 № 14-кз[[1]](#footnote-1) сельские поселения: Безопасненский сельсовет, Донской сельсовет, Кировский сельсовет, село Новая Кугульта, село Подлесное, Труновский сельсовет, входящие в состав Труновского муниципального района Ставропольского края, путем их объединения без изменения границ были преобразованы в Труновский муниципальный округ Ставропольского края.

На территории Труновского МО расположено 15 сельских населенных пунктов. Муниципальный округ можно охарактеризовать как компактную территорию, имеющую устойчивую транспортную связь не только со своими населенными пунктами, но и с другими муниципальными образованиями Ставропольского края.

Труновский муниципальный округ образован в 2020 г. путем преобразования и объединения муниципальных образований и населенных пунктов Труновского района.

Транспортная система представлена автомобильным и трубопроводными видами транспорта.

Труновский муниципальный округ расположен в северо-западной части Ставропольского края, в зоне неустойчивого увлажнения (третья агроклиматическая зона). Для территории округа характерен умеренно-континентальный климат. Лето достаточно жаркое, сухое, что благоприятно сказывается на продолжительности строительного сезона и умеренной энергоемкости инфраструктуры.

Рельеф муниципального округа достаточно однородный, изрезанный балками и речными долинами. Преобладающая часть территории относительно ровная, благоприятная для сельскохозяйственного производства (зерново-животноводческая зона).

Почвы черноземные, песчано-глинистые, местами солонцевато-глинистые.

На территории муниципального округа могут проявить себя такие опасные метеорологические и геологические явления, как сильные ливни, град, метель, гололед, засуха, оползни, обвалы, землетрясения и другие природные явления. Экстремальное количество и продолжительность выпадения осадков оказываются опасными для людей и возбуждают чрезвычайные ситуации.

Дорожная сеть муниципального округа представлена автомобильными дорогами общего пользования регионального, местного значения и внутрихозяйственными автодорогами.

на территории округа расположено 3 автодороги регионального значения:

* Безопасное – Подлесное;
* Изобильный – Труновское – Кугульта;
* Ростов-на-Дону (от М-4"Дон") – Ставрополь (в границах Ставропольского края).

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах муниципального округа – 341,673 км, из них 145,705 км имеют асфальтобетонное покрытие, 183,073 км – гравийное и 12,898 км – грунтовое.

Согласно данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики, доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на 2020 г. составила 48,8%, тогда как в 2019 г. показатель был на уровне в 49,89%.

Дорожно-транспортная сеть муниципального образования состоит из дорог IV и V категории, предназначенных не для скоростного движения. Плотность автодорожной сети оценивается как средняя. По состоянию на 01.01.2021 г. она составляет 197,1 км на 1000 кв. км.

Таким образом, муниципальный округ расположен в западной части Ставропольского края в непосредственной близости от его крупных экономических центров. Благоприятные природно-климатические условия и ресурсы, выгодное транспортно-географическое положение обеспечивает округу потенциалы инвестиционной привлекательности.

1.2 Социально-экономическая характеристика Труновского муниципального округа

Социально-экономическое развитие Труновского муниципального округа Ставропольского края происходит в условиях распространения новой коронавирусной инфекции. Несмотря на сложившуюся ситуацию, экономическое состояние большинства предприятий и в целом округа остается стабильным.

Сельское хозяйство было и остается ведущей отраслью экономики Труновского муниципального округа, и играет важнейшую роль в обеспечении продовольственной безопасности территории.

На 1 января 2021 г. на территории округа функционировали 9 сельскохозяйственных предприятий, 120 крестьянских (фермерских) хозяйств и более 12 тыс. личных подсобных хозяйств. В структуре агропромышленного комплекса преобладает отрасль растениеводства.

Промышленность в округе представлена цехами малой мощности: четыре хлебозавода и цех по производству колбасных изделий.

Потребительский рынок является одной из важнейших сфер жизнеобеспечения населения. Уровень жизни определяется качеством и количеством оказываемых социально значимых видов бытовых услуг субъектами малого и среднего предпринимательства. Бытовое обслуживание в 2020 г. осуществляло 124 предпринимателя.

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

По состоянию на 01 января 2021 г. численность населения муниципального округа составляла 29846 чел.

Удельный вес населения Труновского муниципального округа в общей численности населения Ставропольского края – 1,1% при удельном весе территории – 2,5%.

Рисунок 2 – Динамика численности населения Труновского муниципального округа, чел.

Анализируемый период характеризуется тенденцией снижения численности населения муниципального округа. Изменение численности населения происходит за счет естественного и механического движения населения. С 2011 г. по 2021 г. наблюдалось снижение численности населения на 4643 чел. или на 13,5%. В сравнении с 2020 г. сокращение составило 603 чел. или 2,0%.

Площадь территории муниципального округа – 1686 км², плотность населения – 17,7 чел./км.

Таблица 1 ***–*** Возрастная структура населения Труновского муниципального округа[[2]](#footnote-2)

| Годы | Моложе трудоспособного возраста | | Трудоспособного возраста | | Старше трудоспособного возраста | | Всего (на конец года) | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| чел. | % | чел. | % | чел. | % | чел. | % |
| 2015 | 6397 | 19,5 | 17951 | 54,6 | 8515 | 25,9 | 32863 | 100,0 |
| 2016 | 6330 | 19,6 | 17440 | 53,9 | 8586 | 26,5 | 32356 | 100,0 |
| 2017 | 6341 | 19,9 | 16894 | 53,1 | 8583 | 27,0 | 31818 | 100,0 |
| 2018 | 6214 | 20,0 | 16212 | 52,2 | 8645 | 27,8 | 31071 | 100,0 |
| 2019 | 6057 | 19,9 | 16198 | 53,2 | 8194 | 26,9 | 30449 | 100,0 |
| 2020 | 5817 | 19,5 | 15800 | 52,9 | 8229 | 27,6 | 29846 | 100,0 |
| 2020 в % к 2015 | 90,9 | - | 88,0 | - | 96,6 | - | 90,8 | - |

Область возможных сценариев развития муниципального образования может быть ограничена природными условиями и расположением территории, уровнем технологического и социально-экономического развития, возможностями использования ресурсного потенциала, сложившейся практикой управления и принятия решений. Принимая во внимание многофакторность процессов социально-экономического и пространственного развития, подверженного внешнему и внутреннему воздействию, расчеты и анализ перспективных изменений численности населения и других его важнейших показателей на расчетный период производились по трем сценариям (вариантам) развития: пессимистическому, среднему (целевому) и оптимистическому.

Таблица 2 – Прогнозная оценка численности населения в Труновском муниципальном округе до 2046 г. по оптимистическому сценарию

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Территориальные управления | 2021 | 2026 | 2031 | 2036 | 2041 | 2046 | Темп прироста 2031 к 2021, % | Темп прироста 2041 к 2021, % |
| Труновский МО | 29846 | 28191 | 27105 | 26418 | 25996 | 25824 | -9,2 | -12,9 |
| с. Донское | 13492 | 12740 | 12241 | 11917 | 11701 | 11585 | -9,3 | -13,3 |
| с. Безопасное | 6069 | 5779 | 5585 | 5459 | 5374 | 5328 | -8,0 | -11,5 |
| п. им. Кирова | 2419 | 2212 | 2065 | 1959 | 1882 | 1833 | -14,7 | -22,2 |
| с. Труновское | 5681 | 5347 | 5137 | 5016 | 4964 | 4979 | -9,6 | -12,6 |
| с. Новая Кугульта | 637 | 608 | 588 | 576 | 568 | 566 | -7,6 | -10,8 |
| с. Подлесное | 1548 | 1505 | 1489 | 1491 | 1506 | 1534 | -3,8 | -2,7 |

В таблице 3 представлен прогноз численности населения по среднему сценарию.

Таблица 3 – Прогнозная оценка численности населения в Труновском муниципальном округе до 2046 г. по среднему варианту

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Территориальные управления | 2021 | 2026 | 2031 | 2036 | 2041 | 2046 | Темп прироста 2031 к 2021, % | Темп прироста 2041 к 2021, % |
| Труновский МО | 29846 | 27808 | 26241 | 25020 | 24028 | 23258 | -12,1 | -19,5 |
| с. Донское | 13492 | 12571 | 11861 | 11304 | 10841 | 10467 | -12,1 | -19,7 |
| с. Безопасное | 6069 | 5702 | 5409 | 5173 | 4971 | 4803 | -10,9 | -18,1 |
| п. им. Кирова | 2419 | 2180 | 1995 | 1849 | 1731 | 1639 | -17,5 | -28,5 |
| с. Труновское | 5681 | 5270 | 4962 | 4730 | 4559 | 4447 | -12,7 | -19,7 |
| с. Новая Кугульта | 637 | 600 | 572 | 550 | 533 | 520 | -10,2 | -16,4 |
| с. Подлесное | 1548 | 1485 | 1442 | 1413 | 1394 | 1383 | -6,9 | -10,0 |

В таблице 4 представлен прогноз численности населения по оптимистическому сценарию.

Таблица 4 – Прогнозная оценка численности населения в Труновском муниципальном до 2046 г. по пессимистическому сценарию

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Территориальные управления | 2021 | 2026 | 2031 | 2036 | 2041 | 2046 | Темп прироста 2031 к 2021, % | Темп прироста 2041 к 2021, % |
| Труновский МО | 29846 | 27740 | 25938 | 24373 | 22971 | 21758 | -13,1 | -23,0 |
| с. Донское | 13492 | 12542 | 11730 | 11022 | 10378 | 9811 | -13,1 | -23,1 |
| с. Безопасное | 6069 | 5688 | 5347 | 5040 | 4752 | 4489 | -11,9 | -21,7 |
| п. им. Кирова | 2419 | 2175 | 1973 | 1801 | 1654 | 1533 | -18,5 | -31,6 |
| с. Труновское | 5681 | 5254 | 4898 | 4598 | 4345 | 4143 | -13,8 | -23,5 |
| с. Новая Кугульта | 637 | 599 | 566 | 538 | 513 | 492 | -11,1 | -19,4 |
| с. Подлесное | 1548 | 1481 | 1424 | 1375 | 1330 | 1290 | -8,0 | -14,1 |

По среднему варианту прогноза на 2041 г. численность населения сократится незначительно – на 22,1%, общая численность составит 23258 чел.

По оптимистическому прогнозу (при котором закладываются максимальные значения рождаемости и миграционного прироста, минимальное значение смертности), численность населения будет также сокращаться, при стабилизации экономических, социальных показателей число жителей муниципального округа уменьшится на 13,5% и составит 25824 чел.

1.3 Характеристика градостроительной деятельности на территории

К полномочиям органов местного самоуправления округов в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:

1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципального округа;

2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципального округа;

3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;

4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных районов документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом;

5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;

6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных районов.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (с изменениями на 20 июля 2020 г.) органы местного самоуправления городского округа подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории Труновского муниципального округа утверждены градостроительные документы:

1. Генеральный план муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденный Решение Думы Труновского муниципального округа Ставропольского края от 15 февраля 2022 г. № 9;
2. Правила землепользования и застройки муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденные Постановлением администрации Труновского муниципального округа Ставропольского края от 28 февраля 2022 г. № 110-п;
3. Проекты планировки и межевания территории, утвержденные в целях решения задач по развитию застроенных территорий, направленных на улучшение жилищных условий, физического состояния и качества жилищного фонда, обеспечению территорий качественной инфраструктурой и доступной городской средой, а также перспективному строительству.
4. Нормативы градостроительного проектирования муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденные Решением Думы Труновского муниципального округа Ставропольского края от 12 октября 2021 г. № 904-п.

1.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры муниципального округа, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющая общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием улучшения качества жизни населения в муниципальном округе для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий округа.

Транспортно-географическое положение Труновского муниципального округа определяет приоритетную роль транспорта в развитии его конкурентных преимуществ с точки зрения реализации транзитного потенциала. Округ является сочетанием узлов разных видов транспорта.

Транспортная система территории округа является основой функционирования всех его систем, в том числе и системы расселения. Поэтому мероприятия, предусматриваемые стратегиями и программами развития транспортной инфраструктуры федерального и регионального уровня, должны учитывать и интересы Труновского муниципального округа. Задача органов местного самоуправления состоит в организации взаимодействия со всеми уровнями государственной власти с целью обеспечения соблюдения интересов Труновского муниципального округа.

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. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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 Труновского муниципального округа позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* 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;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог 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.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Труновского муниципального округа, 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 и замене уличных осветительных приборов.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к сельским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 г., обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий Программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Труновского муниципального округа и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Основным видом пассажирского транспорта округа является маршрутный автобус (транспортные средства категории М 2) и личный автотранспорт.

В настоящее время действует более 20 междугородних маршрутов, которые осуществляют перевозку в Ростовскую область (Ростов-на-Дону); на юго-запад в Краснодарский край (г. Краснодар и побережье Черного моря) и республику Крым; активно внутри Ставропольского края (г. Ставрополь, г. Изобильный, г-к Пятигорск и др.), а также на юг в Дагестан (г. Махачкала, г. Хасавюрт).

По территории муниципального округа проходят межмуниципальные маршруты общественного транспорта (таблица 5).

Таблица 5 – Основные транспортные маршруты Труновского муниципального округа, 2021 г.[[3]](#footnote-3)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № маршрута | Начальный пункт | Конечный пункт | Протяженность маршрута, км |
| 641/1 | Донское, ОП | Ставрополь, АС-2 | 46 |
| 641 | Ставрополь, АС-2 | Донское, ОП | 54 |
| 646 | Труновское, АК | Ставрополь, АС-2 | 64 |
| 637 | Безопасное, ОП | Ставрополь, АС-2 | 70 |
| Промежуточный остановочный пункт Труновский муниципальный округ | | | |
| 625 | с-з Кирова, АП | Ставрополь, АС-2 | 77 |
| 255 | Ключевское, АП | Изобильный, АС | 60 |
| 661 | Ставрополь, АС-2 | Ключевское, АП | 82 |
| 642 | Ставрополь, АС-2 | Красногвардейское, ОП | 113 (116,125, 132) |
| 642/1 | Красногвардейское, ОП | Ставрополь, АС-2 | 132 |
| 691 | Первомайское, АП | Ставрополь, АС-2 | 171 |
| 645 | Подлесное, ОП | Ставрополь, АС-2 | 97 |
| 741 | Ставрополь, АС-2 | Родыки, АК | 119 |
| 713 | Рождественская, ОП | Тахта, ОП | 156 |
| 761 | Покровское, АК | Ставрополь, АС-2 | 139 |

В настоящее время по улицам и автомобильным дорогам Труновского муниципального округа организовано движение общественного пассажирского транспорта, работают также такси, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров.

Работа наземного общественного пассажирского транспорта по обеспечению пассажироперевозок осуществляется автобусными маршрутами.

Общее число маршрутов регулярного сообщения для транспорта общего пользования, выполняющего пассажирские перевозки на территории муниципального округа – 3.

В таблице 6 представлены внутренние автобусные маршруты Труновского муниципального округа.

Таблица 6 – Перечень автобусных маршрутов на территории Труновского муниципального округа Ставропольского края

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п/п | Конечные пункты | Протяженность маршрута, км |
| 1 | Донское-Подлесное | 49 |
| 2 | с. Донское – пос. им. Кирова | 22 |
| 3 | Донское – Труновская ЦРБ | 19 |

Протяженность сети маршрутов общественного транспорта на территории Труновского муниципального округа Ставропольского края составляет порядка 90 км. На территории с. Донского расположен автовокзал, с которого осуществляется перевозка пассажиров. Здание автовокзала в целом находится в удовлетворительном состоянии.

Заторы в часы пик отсутствуют.

На территории Труновского муниципального округа расположены 14 остановочных пунктов, из них 4 остановки конечные, остальные промежуточные остановочные пункты.

Помимо общественного транспорта автомобильные перевозки пассажиров осуществляют следующие таксомоторные фирмы: «Максим», «Санек», «Для Вас» и др.

Железнодорожный транспорт не получил развитие в округе. Ближайшая железнодорожная станция находится в г. Изобильном – 25 км от с. Донского.

1.5 Характеристика сети дорог Труновского муниципального округа

Основная цель функционирования транспортной инфраструктуры – обеспечение безопасности, оперативности и комфорта передвижения в условиях постоянно увеличивающейся нагрузки автотранспорта на внутригородскую сеть. Обеспечение качественного транспортного режима и сопутствующего ему сервиса является важнейшей задачей в развитии всех отраслей хозяйства муниципального округа и уровня роста жизни горожан.

Улично-дорожная сеть представляет собой систему взаимосвязанных автодорог местного (муниципального) значения, которые осуществляют важнейшую задачу – беспрепятственного перемещения людей внутри населенных пунктов, а также представляет собой часть единого транспортно-планировочного каркаса территории Труновского муниципального округа.

Важной особенностью является относительная территориальная близость населенных пунктов Труновского муниципального округа с центром с. Донским (от 12 до 45 км).

На территории округа расположено три автодороги регионального значения:

- Безопасное – Подлесное;

- Изобильный – Труновское – Кугульта;

- Ростов-на-Дону (от М-4"Дон") – Ставрополь (в границах Ставропольского края).

Автодороги регионального значения обеспечивают внешние связи муниципального округа. Ширина магистралей в красных линиях составляет 30 – 40 м, ширина проезжей части 7 – 9 м.

Основные региональные транспортные оси разделяют округ на 2 ключевых участка. Первый связан по направлению на север (участок автодороги Ростов-на-Дону – Ставрополь). На нем располагаются 2 крупных населенных пунктов округа: с. Донское (центр округа), и с. Безопасное. Вторая ось связана с направлением трассы «Изобильный – Труновское – Кугульта». Данная дорога также пересекает административный центр округа, но и связывает с собой с. Труновское (3-й по численности населенный пункт). Таким образом, региональные автодороги связывают, как соседние городские и муниципальные округа, так и обеспечивают крепкие внутренние взаимосвязи между поселениями[[4]](#footnote-4).

Село Донское, является административным центром округа, его транспортная сеть представлена вытянутой прямоугольной структурой, которая сформировалась исторически по мере развития сети с кварталами от 2 до 8 га.

Основная сеть улиц, осуществляющих магистральное сообщение, сосредоточена на улицах: Ленина, Солнечная, Крестьянская, Промышленная. Также, стоит выделить крупные переулки, которые связывают частную жилую застройку с основными общественно-деловыми зонами.

Центр села представлен массивом парковой территории, и ограничен ул. Ленина, Кавказской и Солнечной. Здесь выделены участки пешеходного движения. Остальные населенные пункты Труновского МО представлены аналогичной прямоугольной сеткой кварталов, которые соединены между собой внутренними муниципальными дорогами.

Дальнейшее развитие улично-дорожной сети не будет осуществляться в связи с серьезным оттоком сельского населения в более крупные населенные пункты Ставропольского края. Строительство дополнительных участков автодорог для улучшения связей с соседними округами Ставропольского края не требуется.

Для улучшения транспортной связности населенных пунктов в пределах округа, а также для обеспечения транзита автотранспорта необходимо осуществить реконструкцию основных муниципальных автодорог.

Основным недостатком уличной сети является недостаточная ширина проезжих частей улиц, отсутствие на значительном количестве улиц благоустроенных тротуаров, размещенные на обочинах дорог магистральные сети инженерных коммуникаций (выступающие части водопроводных колодцев), установленные столбы электросетей, которые на большинстве улиц расположены менее 4 м от края дороги, отсутствие ливневых канализаций (не организован сток воды с дорожного полотна).

Основные пешеходные потоки находятся на улицах Солнечная, Кооперативная, Садовая, Крестьянская, Красная, Ленина.

Формирующие улично-дорожную сеть муниципального округа, основные улицы жилой застройки должны быть благоустроены, иметь асфальтобетонное (твердое) покрытие и тротуары. Необходимо запланировать ремонтно-восстановительные мероприятия, в т. ч. в соответствии с требованиями доступности для маломобильных групп населения на общественно посещаемых территориях.

В таблице 7 представлен перечень автомобильных дорог общего пользования, состоящих в реестре муниципального имущества Труновского муниципального округа.

Таблица 7 – Перечень автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности Труновского муниципального округа Ставропольского края

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование автодороги | Месторасположение автодороги | Протяженность, км | Идентификационный номер автомобильной дороги. Категория дороги | Площадь покрытия, м² |
|  | ул. Автомобилистов | с. Донское | 0,385 | 07254804-ОП-МП-001 | 2310 |
|  | ул. Вавилова | с. Донское | 0,977 | 07254804-ОП-МП-002 | 5862 |
|  | ул. Валькова | с. Донское | 2,337 | 07254804-ОП-МП-003 | 14022 |
|  | ул. Восточная | с. Донское | 0,356 | 07254804-ОП-МП-004 | 2136 |
|  | ул. Высоцкого | с. Донское | 0,714 | 07254804-ОП-МП-005 | 4284 |
|  | ул. Гагарина | с. Донское | 1,571 | 07254804-ОП-МП-006 | 9426 |
|  | ул. Глинная | с. Донское | 0,898 | 07254804-ОП-МП-007 | 5388 |
|  | ул. Горная | с. Донское | 0,771 | 07254804-ОП-МП-008 | 4626 |
|  | ул. Громакова | с. Донское | 0,580 | 07254804-ОП-МП-009 | 3480 |
|  | ул. Заводская | с. Донское | 0,769 | 07254804-ОП-МП-010 | 4614 |
|  | ул. Западная | с. Донское | 0,445 | 07254804-ОП-МП-011 | 2670 |
|  | ул. Зеленая | с. Донское | 0,528 | 07254804-ОП-МП-012 | 3168 |
|  | ул. Заречная | с. Донское | 0,120 | 07254804-ОП-МП-013 | 720 |
|  | ул. Индустриальная | с. Донское | 1,311 | 07254804-ОП-МП-014 | 7866 |
|  | ул. Кавказская | с. Донское | 0,573 | 07254804-ОП-МП-015 | 3438 |
|  | ул. Калинина | с. Донское | 1,386 | 07254804-ОП-МП-016 | 8316 |
|  | ул. Кольцевая | с. Донское | 0,371 | 07254804-ОП-МП-017 | 2226 |
|  | ул. Коммунальная | с. Донское | 0,518 | 07254804-ОП-МП-018 | 3108 |
|  | ул. Коммунистическая | с. Донское | 0,765 | 07254804-ОП-МП-019 | 4590 |
|  | ул. Кооперативная | с. Донское | 0,453 | 07254804-ОП-МП-020 | 2718 |
|  | ул. Комсомольская | с. Донское | 1,450 | 07254804-ОП-МП-021 | 8700 |
|  | ул. Комарова | с. Донское | 0,635 | 07254804-ОП-МП-022 | 3810 |
|  | ул. Красная | с. Донское | 2,224 | 07254804-ОП-МП-023 | 13344 |
|  | ул. Крестьянская | с. Донское | 4,380 | 07254804-ОП-МП-024 | 26280 |
|  | ул. Ленина | с. Донское | 4,220 | 07254804-ОП-МП-025 | 25320 |
|  | ул. Лермонтова | с. Донское | 0,900 | 07254804-ОП-МП-026 | 5400 |
|  | ул. Лесная | с. Донское | 0,284 | 07254804-ОП-МП-027 | 1704 |
|  | ул. Ломоносова | с. Донское | 0,362 | 07254804-ОП-МП-028 | 2172 |
|  | ул. Луговая | с. Донское | 0,229 | 07254804-ОП-МП-029 | 1374 |
|  | ул. Матросова | с. Донское | 0,534 | 07254804-ОП-МП-030 | 3204 |
|  | ул. Мира | с. Донское | 2,200 | 07254804-ОП-МП-031 | 13200 |
|  | ул. Московская | с. Донское | 4,542 | 07254804-ОП-МП-032 | 27252 |
|  | ул. Нагорная | с. Донское | 0,757 | 07254804-ОП-МП-033 | 4542 |
|  | ул. Невдахина | с. Донское | 0,356 | 07254804-ОП-МП-034 | 2136 |
|  | ул. Новоселов | с. Донское | 0,830 | 07254804-ОП-МП-035 | 4900 |
|  | ул. Октябрьская | с. Донское | 2,980 | 07254804-ОП-МП-036 | 17880 |
|  | ул. Павлова | с. Донское | 1,251 | 07254804-ОП-МП-037 | 7506 |
|  | ул. Партизанская | с. Донское | 3,572 | 07254804-ОП-МП-038 | 21432 |
|  | ул. Первомайская | с. Донское | 2,225 | 07254804-ОП-МП-039 | 13350 |
|  | ул. Подгорная | с. Донское | 2,300 | 07254804-ОП-МП-040 | 13800 |
|  | ул. Победы | с. Донское | 0,536 | 07254804-ОП-МП-041 | 3216 |
|  | ул. Пролетарская | с. Донское | 1,768 | 07254804-ОП-МП-042 | 10608 |
|  | ул. Пушкина | с. Донское | 0,353 | 07254804-ОП-МП-044 | 2118 |
|  | ул. Репина | с. Донское | 0,434 | 07254804-ОП-МП-045 | 2604 |
|  | ул. Садовая | с. Донское | 2,697 | 07254804-ОП-МП-046 | 16182 |
|  | ул. Светлая | с. Донское | 0,616 | 07254804-ОП-МП-047 | 3696 |
|  | ул. Северная | с. Донское | 1,123 | 07254804-ОП-МП-048 | 6738 |
|  | ул. Солнечная (от Труновской ТМО до объездной) | с. Донское | 3,000 | 07254804-ОП-МП-049 | 18000 |
|  | ул. Строителей | с. Донское | 2,680 | 07254804-ОП-МП-050 | 16080 |
|  | ул. Ставропольская | с. Донское | 1,570 | 07254804-ОП-МП-051 | 9420 |
|  | ул. Суворова | с. Донское | 0,613 | 07254804-ОП-МП-052 | 3678 |
|  | ул. Советская | с. Донское | 1,088 | 07254804-ОП-МП-053 | 6528 |
|  | ул. Тимирязева | с. Донское | 1,127 | 07254804-ОП-МП-054 | 6762 |
|  | ул. Л. Толстого | с. Донское | 0,204 | 07254804-ОП-МП-055 | 1224 |
|  | ул. Транспортная | с. Донское | 0,393 | 07254804-ОП-МП-056 | 2358 |
|  | ул. Трунова | с. Донское | 0,612 | 07254804-ОП-МП-057 | 3672 |
|  | ул. Титова | с. Донское | 1,048 | 07254804-ОП-МП-058 | 6288 |
|  | ул. Хоперская | с. Донское | 0,607 | 07254804-ОП-МП-059 | 3642 |
|  | ул. Юбилейная | с. Донское | 1,691 | 07254804-ОП-МП-060 | 10146 |
|  | пр. Дзержинского | с. Донское | 0,309 | 07254804-ОП-МП-061 | 1854 |
|  | пер. Асеева | с. Донское | 0,224 | 07254804-ОП-МП-062 | 1344 |
|  | пер. Атаманский | с. Донское | 0,331 | 07254804-ОП-МП-063 | 1986 |
|  | пер. Больничный | с. Донское | 0,260 | 07254804-ОП-МП-064 | 1560 |
|  | пер. Донской | с. Донское | 1,119 | 07254804-ОП-МП-065 | 6714 |
|  | пер. Дорожный | с. Донское | 0,935 | 07254804-ОП-МП-066 | 5610 |
|  | пер. Дружбы | с. Донское | 0,424 | 07254804-ОП-МП-067 | 2544 |
|  | пер. Королева | с. Донское | 0,153 | 07254804-ОП-МП-068 | 918 |
|  | пер. Казачий | с. Донское | 0,257 | 07254804-ОП-МП-069 | 1542 |
|  | пер. Малоштанова | с. Донское | 0,281 | 07254804-ОП-МП-070 | 1686 |
|  | пер. Мелиораторов | с. Донское | 0,255 | 07254804-ОП-МП-071 | 1530 |
|  | пер. Новый | с. Донское | 0,143 | 07254804-ОП-МП-072 | 858 |
|  | пер. Пионерский | с. Донское | 1,122 | 07254804-ОП-МП-073 | 6732 |
|  | пер. Правоегорлыкский | с. Донское | 0,281 | 07254804-ОП-МП-074 | 1686 |
|  | пер. Песочный | с. Донское | 0,166 | 07254804-ОП-МП-075 | 996 |
|  | пер. Рабочий | с. Донское | 0,995 | 07254804-ОП-МП-076 | 5970 |
|  | пер. Советский | с. Донское | 1,960 | 07254804-ОП-МП-077 | 11760 |
|  | пер. Свободный | с. Донское | 1,600 | 07254804-ОП-МП-078 | 9600 |
|  | пер. Совхозный | с. Донское | 0,420 | 07254804-ОП-МП-079 | 2520 |
|  | пер. Степной | с. Донское | 1,210 | 07254804-ОП-МП-080 | 7260 |
|  | пер. Узкий | с. Донское | 1,462 | 07254804-ОП-МП-082 | 8772 |
|  | пер. Черкаский | с. Донское | 0,257 | 07254804-ОП-МП-083 | 1542 |
|  | пер. Шестакова | с. Донское | 0,345 | 07254804-ОП-МП-084 | 2070 |
|  | пер. Школьный | с. Донское | 1,236 | 07254804-ОП-МП-086 | 7416 |
|  | пер. Южный | с. Донское | 0,869 | 07254804-ОП-МП-087 | 5214 |
|  | х. Невдахин | с. Донское | 2,609 | 07254804-ОП-МП-088 | 15654 |
|  | ул. Молодежная, х. Невдахин | с. Донское | 0,503 | 07254804-ОП-МП-089 | 3018 |
|  | ул. Ворошилова | с. Донское | 0,340 | 07254804-ОП-МП-090 | 2040 |
|  | ул. Ипатова | с. Безопасное | 1,351 | 072548023 –ОП-МП -001 | 8106 |
|  | пер. Степной | с. Безопасное | 0,300 | 07254 802 3 –ОП-МП -002 | 1800 |
|  | пер. Молодежный | с. Безопасное | 0,509 | 07254 802 3 –ОП-МП -003 | 3054 |
|  | ул. Комсомольская | с. Безопасное | 1,800 | 07254 802 3-ОП-МП -004 | 10800 |
|  | ул. Колхозная | с. Безопасное | 0,336 | 07254 802 3-ОП-МП -005 | 2016 |
|  | пер. М. Горького | с. Безопасное | 0,348 | 07254 802 3-ОП-МП -006 | 2088 |
|  | ул. М. Горького | с. Безопасное | 0,495 | 07254 802 3- ОП-МП -007 | 2970 |
|  | ул. Верхняя | с. Безопасное | 1,895 | 07254 802 3- ОП-МП -008 | 11370 |
|  | ул. Комарова | с. Безопасное | 1,897, | 07254 802 3 –ОП-МП -009 | 11382 |
|  | ул. Садовая | с. Безопасное | 1,410, | 07254 802 3 –ОП-МП -010 | 8460 |
|  | ул. Ленина | с. Безопасное | 4,056 | 07254 802 3 –ОП-МП -011 | 24336 |
|  | ул. 60 лет Октября | с. Безопасное | 0,608 | 07254 802 3- ОП-МП -012 | 3648 |
|  | пер. Курганный | с. Безопасное | 0,554 | 07254 802 3- ОП-МП -013 | 3324 |
|  | ул. Трунова | с. Безопасное | 0,862 | 07254 802 3- ОП-МП -014 | 5172 |
|  | ул. Калинина | с. Безопасное | 0,480 | 07254 802 3 –ОП-МП -015 | 2880 |
|  | ул. Лермонтова | с. Безопасное | 0,607 | 07254 802 3- ОП-МП -016 | 3642 |
|  | ул. Промышленная | с. Безопасное | 1,116, | 07254 802 3 –ОП-МП -017 | 6696 |
|  | ул. Шпака | с. Безопасное | 1,300, | 07254 802 3 –ОП-МП -018 | 7800 |
|  | ул. Октябрьская | с. Безопасное | 0,785 | 07254 802 3 –ОП-МП -019 | 4710 |
|  | ул. Парковая | с. Безопасное | 1,368 | 07254 802 3 –ОП-МП -020 | 8208 |
|  | ул. Молодежная | с. Безопасное | 0,496 | 07254 802 3 –ОП-МП -021 | 2976 |
|  | ул.30 лет Победы | с. Безопасное | 0,543 | 07254 802 3 –ОП-МП -022 | 3258 |
|  | ул. Новая | с. Безопасное | 0,463 | 07254 802 3 –ОП-МП -023 | 2778 |
|  | пер. Спортивный | с. Безопасное | 0,636 | 07254 802 3 –ОП-МП -024 | 3816 |
|  | пер. Почтовый | с. Безопасное | 0,120 | 07254 802 3 –ОП-МП -025 | 7200 |
|  | ул. Артезианская | с. Безопасное | 2,100 | 07254 802 3 –ОП-МП -026 | 12600 |
|  | пер. Северный | с. Безопасное | 0,390 | 07254 802 3 –ОП-МП -027 | 2340 |
|  | пер. Егорлыкский | с. Безопасное | 0,210 | 07254 802 3 –ОП-МП -028 | 1260 |
|  | ул. Ташлянская | с. Безопасное | 0,470 | 07254 802 3 –ОП-МП -029 | 2820 |
|  | ул. Гагарина | с. Безопасное | 0,667 | 07254 802 3 –ОП-МП -030 | 4002 |
|  | ул. Строительная | с. Безопасное | 0,830 | 07254 802 3 –ОП-МП -031 | 4980 |
|  | ул. Партизанская | с. Безопасное | 3,076 | 07254 802 3 –ОП-МП -032 | 18456 |
|  | ул. Пролетарская | с. Безопасное | 3,439, | 07254 802 3 –ОП-МП-033 | 20634 |
|  | ул. Ставропольская | с. Безопасное | 2,330 | 07254 802 3 –ОП-МП-034 | 1398 |
|  | ул. Егорлыкская | с. Безопасное | 1,570 | 07254 802 3 –ОП-МП -035 | 9420 |
|  | ул. Красноармейская | с. Безопасное | 3,813 | 07254 802 3 –ОП-МП -036 | 22878 |
|  | ул. Апанасенко | с. Безопасное | 1,747 | 07254 802 3 –ОП-МП -037 | 10482 |
|  | ул. Московская | с. Безопасное | 1,113 | 07254 802 3 –ОП-МП -038 | 6678 |
|  | ул. Мостовая | с. Безопасное | 0,725 | 07254 802 3 –ОП-МП -039 | 4350 |
|  | Объезд села Безопасного | с. Безопасное | 2,775 | 07254 802 3 –ОП-МП -040 | 16650 |
|  | ул. Пионерская | с. Труновское | 0,900 | 07254 816-ОП-МП-001 | 5400 |
|  | ул. Северная | с. Труновское | 0,600 | 07254 816-ОП-МП-002 | 3600 |
|  | ул. Рабочая | с. Труновское | 1,700 | 07254 816-ОП-МП-003 | 10200 |
|  | пер. Южный | с. Труновское | 0,780 | 07254 816-ОП-МП-004 | 4680 |
|  | пер. Строительный | с. Труновское | 1,000 | 07254 816-ОП-МП-005 | 6000 |
|  | ул. Гагарина | с. Труновское | 3,200 | 07254 816-ОП-МП-006 | 19200 |
|  | пер. Пушкина | с. Труновское | 0,300 | 07254 816-ОП-МП-007 | 1800 |
|  | пер. Фурманова | с. Труновское | 0,220 | 07254 816-ОП-МП-008 | 1320 |
|  | ул. Мира | с. Труновское | 0,700 | 07254 816-ОП-МП-009 | 4200 |
|  | пер. Школьный | с. Труновское | 0,500 | 07254 816-ОП-МП-010 | 3000 |
|  | ул. Лермонтова | с. Труновское | 1,680 | 07254 816-ОП-МП-011 | 10080 |
|  | ул. Мельничная | с. Труновское | 0,250 | 07254 816-ОП-МП-012 | 1500 |
|  | ул. Ленина | с. Труновское | 1,200 | 07254 816-ОП-МП-013 | 7200 |
|  | пл. Трунова | с. Труновское | 2,000 | 07254 816-ОП-МП-014 | 12000 |
|  | пер. Пограничный | с. Труновское | 1,700 | 07254 816-ОП-МП-015 | 10200 |
|  | ул. Партизанская | с. Труновское | 1,700 | 07254 816-ОП-МП-016 | 10200 |
|  | ул. Зольская | с. Труновское | 2,050 | 07254 816-ОП-МП-017 | 12300 |
|  | Ул. Ленинградская - пер. Садовый | с. Труновское | 0,700 | 07254 816-ОП-МП-018 | 4200 |
|  | пер. Славный | с. Труновское | 0,320 | 07254 816-ОП-МП-019 | 1920 |
|  | пер. Учительский | с. Труновское | 0,530 | 07254 816-ОП-МП-001 | 3180 |
|  | пл. Свободы | с. Труновское | 0,950 | 07254 816-ОП-МП-002 | 5700 |
|  | ул. Пролетарская | с. Труновское | 3,000 | 07254 816-ОП-МП-003 | 18000 |
|  | ул. Флотская | с. Труновское | 1,500 | 07254 816-ОП-МП-004 | 9000 |
|  | ул. Кооперативная | с. Труновское | 1,500 | 07254 816-ОП-МП-005 | 9000 |
|  | ул. Колхозная | с. Труновское | 2,000 | 07254 816-ОП-МП-006 | 12000 |
|  | пер. Комсомольский | с. Труновское | 2,000 | 07254 816-ОП-МП-007 | 12000 |
|  | ул. Майская | с. Труновское | 1,000 | 07254 816-ОП-МП-008 | 6000 |
|  | ул. 40 лет Победы | с. Труновское | 0,400 | 07254 816-ОП-МП-009 | 2400 |
|  | Подъезд к МТФ | с. Труновское | 0,400 | 07254 816-ОП-МП-010 | 2400 |
|  | Подъезд к мехтоку | с. Труновское | 1,800 | 07254 816-ОП-МП-011 | 10800 |
|  | Объездная села Труновское с ориентирами от трассы Донское – Кирова до трассы Труновское – Ключевское | с. Труновское | 2,600 | 07254 816-ОП-МП-012 | 15600 |
|  | Подъезд к маслозаводу от а/д Труновское – пос. им. Кирова | с. Труновское | 3,000 | 07254 816-ОП-МП-013 | 18000 |
|  | ул. Ленина | с. Труновское | 5,558 | 07254 816-ОП-МП-014 | 33348 |
|  | к мельнице | с. Труновское | 0,317 | 07254 816-ОП-МП-015 | 1902 |
|  | ул. Лермонтова | с. Труновское | 1,000 | 07254 816-ОП-МП-016 | 6000 |
|  | ул. Терновская | с. Труновское | 3,330 | 07254 816-ОП-МП-017 | 19980 |
|  | ул. Кузнечная | с. Труновское | 0,998 | 07254 816-ОП-МП-018 | 5988 |
|  | ул. Пролетарская | с. Ключевское | 0,600 | 07 254 816-ОП-МП-038 | 3000 |
|  | ул. Лермонтова | с. Ключевское | 0,500 | 07 254 816-ОП-МП-039 | 2500 |
|  | ул. Гагарина | с. Ключевское | 0,200 | 07 254 816-ОП-МП-040 | 1000 |
|  | ул. Центральная | с. Ключевское | 0,300 | 07 254 816-ОП-МП-041 | 1500 |
|  | ул. Южная | с. Ключевское | 0,850 | 07 254 816-ОП-МП-042 | 4250 |
|  | ул. Юбилейная | с. Ключевское | 0,300 | 07 254 816-ОП-МП-043 | 1500 |
|  | ул. Партизанская | с. Ключевское | 0,200 | 07 254 816-ОП-МП-044 | 1000 |
|  | а/ дул. Садовая | с. Новая-Кугульта | 1,700 | 07-254-810 ОП МП 001 | 10200 |
|  | а/ д. ул. Трунова | с. Новая- Кугульта | 0,890 | 07-254-810 ОП МП 002 | 5340 |
|  | а/д. Переулок | с. Новая-Кугульта | 0,111 | 07-254-810 ОП МП 003 | 666 |
|  | ул. Комарова | с. Подлесное | 1,000 | 07-254-813 ОП МП-001 | 6000 |
|  | объезд с. Подлесного (ул. Ленина, часть ул. Заречной) | с. Подлесное | 3,900 | 07-254-813 ОП МП-002 | 23400 |
|  | ул. Гагарина | с. Подлесное | 0,356 | 07-254-813 ОП МП-003 | 2136 |
|  | ул. Южная | с. Подлесное | 0,350 | 07-254-813-ОП МП-004 | 2100 |
|  | ул. Трунова | с. Подлесное | 0,528 | 07-254-813-ОП МП-005 | 3168 |
|  | ул. Молодежная | с. Подлесное | 0,540 | 07-254-813-ОП МП-006 | 3240 |
|  | ул. Пинчукова | с. Подлесное | 0,510 | 07-254-813-ОП МП-007 | 3060 |
|  | ул. Октябрьская | с. Подлесное | 2,700 | 07-254-813-ОП МП-008 | 16200 |
|  | проезд мехток-эл. подстанция | с. Подлесное | 1,424 | 07-254-813-ОП МП-009 | 8544 |
|  | ул. Садовая | с. Подлесное | 1,515 | 07-254-813-ОП МП-010 | 9090 |
|  | ул. Пушкина | с. Подлесное | 0,545 | 07 25 48 13-ОП МП-011 | 3270 |
|  | ул. Зеленая | с. Подлесное | 1,836 | 07 25 48 13-ОП МП-012 | 11016 |
|  | ул. Первомайская | с. Подлесное | 0,452 | 07 25 48 13-ОП МП-013 | 2712 |
|  | ул. Новая | пос. им. Кирова | 0,450 | 07-654-407 ОП МП | 2700 |
|  | ул. 60 лет Октября | пос. им. Кирова | 0,655 | 07-654-407 ОП МП | 3930 |
|  | ул. Комарова | пос. им Кирова | 0,548 | 07-654-407 ОП МП | 3288 |
|  | ул. 50 лет Октября | пос. им. Кирова | 0,670 | 07-654-407 ОП МП | 4020 |
|  | проезд к школе | пос. им. Кирова | 0,440 | 07-654-407 ОП МП | 2640 |
|  | ул. Ленина | пос. им. Кирова | 0,870 | 07-654-407 ОП МП | 5220 |
|  | ул. Кирова | пос. им. Кирова | 0,570 | 07-654-407 ОП МП | 3420 |
|  | Объездная улица | пос. им. Кирова | 2,960 | 07-654-407 ОП МП | 17760 |
|  | ул. Садовая | пос. им. Кирова | 0,200 | 07-654-407 ОП МП | 1200 |
|  | ул. 40 лет Победы | пос. им. Кирова | 0,253 | 07-654-407 ОП МП | 1518 |
|  | ул. Кооперативная | пос. им. Кирова | 0,912 | 07-654-407 ОП МП | 5472 |
|  | ул. Советская | пос. им. Кирова | 0,363 | 07-654-407 ОП МП | 2178 |
|  | а/д. возле пекарни | пос. им. Кирова | 0,205 | 07-654-407 ОП МП | 1230 |
|  | ул. Звездная | пос. им. Кирова | 0,450 | 07-654-407 ОП МП | 2700 |
|  | ул. Южная | пос. им. Кирова | 1,420 | 07-654-407 ОП МП | 8520 |
|  | ул. Шоссейная | пос. им. Кирова | 1,070 | 07-654-407 ОП МП | 6420 |
|  | а/д. Летний Лагерь | пос. им. Кирова | 0,510 | 07-654-407 ОП МП | 3060 |
|  | ул. Спортивная | пос. им. Кирова | 0,371 | 07-654-407 ОП МП | 2226 |
|  | ул. Молодежная | пос. им. Кирова | 0,266 | 07-654-407 ОП МП | 1596 |
|  | ул. Луговая пос. Нижняя Терновка | п. Нижняя Терновка | 0,297 | 07-654-407 ОП МП | 1782 |
|  | ул. Мира п. Нижняя Терновка | п. Нижняя Терновка | 0,579 | 07-654-407 ОП МП | 3474 |
|  | ул. 50 лет Октября | п. Сухой Лог | 0,277 | 07-654-407 ОП МП | 1668 |
|  | ул. Юбилейная | п. Правоегорлыкский | 0,733 | 07 654 407 ОП МП - 020 | 3665 |
|  | ул. Партизанская | п. Правоегорлыкский | 0,305 | 07 654 407 ОП МП - 021 | 1525 |
|  | ул. Новая | п. Новотерновский | 0,561 | 07 654 407 ОП МП - 022 | 2805 |
|  | ул. Пушкина | п. Новотерновский | 0,535 | 07 654 407 ОП МП - 023 | 2675 |
|  | ул. Зои Космодемьянской | п. Новотерновский | 0,518 | 07 654 407 ОП МП - 024 | 2590 |
|  | ул. Объездная | п. Новотерновский | 0,478 | 07 654 407 ОП МП - 025 | 2390 |
|  | ул. Советская | п. Нижняя Терновка | 0,367 | 07 654 407 ОП МП - 026 | 1835 |
|  | ул. Спортивная | п. Сухой Лог | 0,421 | 07 654 407 ОП МП - 029 | 2105 |
|  | пер. Мира | п. Сухой Лог | 0,278 | 07 654 407 ОП МП - 030 | 1390 |
|  | ул. Веселая | п. Сухой Лог | 0,376 | 07 654 407 ОП МП - 031 | 1880 |
|  | ул. Гагарина | п. Сухой Лог | 0,469 | 07 654 407 ОП МП - 032 | 2345 |
|  | ул. Мира | пос. им. Кирова | 0,324 | 07 654 407 ОП МП - 034 | 1620 |
|  | Ул. Школьная | пос. им. Кирова | 0,330 | 07 654 407 ОП МП - 035 | 1650 |
|  | Труновское-Ключевское |  | 22,000 | 07254ОПМР-001 | 132000 |
|  | Труновское-Новая Кугульта |  | 18,750 | 07254ОПМР-002 | 112500 |
|  | Подъезд к селу М. Кугульта |  | 5,200 | 07254ОПМР-003 | 31200 |
|  | Подъезд к селу Н. Кугульта а/д «Безопасное-Подлесное» |  | 7,573 | 07254ОПМР-004 | 45438 |
|  | Рябухин-Безопасное |  | 11,000 | 07254ОПМР-005 | 66000 |
|  | Поселок им. Кирова- пос. Сухой Лог |  | 7,600 | 07254ОПМР-006 | 45600 |
|  | пос. им Кирова-Правоегорлыкский |  | 16,000 | 07254ОПМР-007 | 96000 |
|  | Труновское-Безопасное |  | 14,347 | 07254ОПМР-008 | 86082 |

На территории Труновского муниципального округа имеется шесть мостовых сооружений.

Таблица 8 – Сведения об инженерных сооружениях, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование автомобильной дороги (титульное наименование) | Месторасположение сооружения | Тип сооружения  (мостовые сооружения, тоннели) | Длина сооружения (м) |
| 1 | Автомобильная дорога по ул. Мостовая | с. Безопасное | Мостовое сооружение | 30 |
| 2 | Автомобильная дорога по ул. Ленина | с. Безопасное | Мостовое сооружение | 60,6 |
| 3 | Автомобильная дорога по ул. Садовая, | с. Новая Кугульта | Мостовое сооружение | 24,10 |
| 4 | Автомобильная дорога «Подъезд к селу Малая Кугульта» | подъезд к с. Малая Кугульта | Мостовое сооружение | 23,0 |
| 5 | Автомобильная дорога по ул. Солнечная (от Труновский ТМО до объездной» | с. Донское | Мостовое сооружение | 15,6 |
| 6 | Автомобильная дорога по ул. Красная | с. Донское | Мостовое сооружение | 15,13 |

Анализ параметров движения на дорогах муниципального образования показывает, что на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС в пиковые часы не превышает 49,7% от максимальной расчетной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

Плотность потока составляет 17,5 авт/км, при этом средняя плотность потока по муниципальному образованию составляет 7,6 авт/км, что свидетельствует о достаточно свободных условиях движения.

Средний коэффициент загрузки составляет 24,45%, при этом обеспечивается уровень обслуживания движения категории В.

Необходимо отметить, что пропускная способность автомобильных дорог муниципального округа находится в пределах допустимых значений, однако имеется необходимость проведения мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью недопущения возникновения проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

Обслуживание автомобилей и пассажиров населенных пунктов и автомобильных дорог на территории Труновского муниципального округа осуществляется объектами дорожного сервиса, АЗС, СТО. Всего расположено 11 АЗС: 6 в с. Донском, по 2 в с. Безопасном и с. Труновском и 1 в пос. им. Кирова.

Таблица 9 – Общая характеристика улично-дорожной сети муниципального округа[[5]](#footnote-5)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 2021 |
| Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на начало года, всего | километр | 311,7 |
| в том числе с твердым покрытием |  | 295,1 |
| из них с усовершенствованным покрытием | километр | 164,1 |
| Протяженность линий освещения на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях на начало года\* | километр | 124,9 |
| Количество автозаправочных станций (АЗС), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения | единица | 11 |

\* В рекомендательном порядке предлагается провести инвентаризацию с целью выявления необходимости в проведении работ по обустройству освещенных частей улиц, проездов (особое внимание уделить перекресткам и местам с высоким уровнем ДТП).

Поперечные профили улиц, принятые проектом, имеют следующую ширину:

Главная улица в красных линиях – 30 м;

Улицы в жилой застройке – 25-20 м.

Ширина проезжей части главной улицы составляет 15 метров, ширина тротуаров 1,5–2,25 м, для улиц в жилой застройке – ширина проезжей части 5,5 м с шириной тротуаров до 1,5 метров, внутриквартальные проезды с проезжей частью 3,5 м.

1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Хранение транспортных средств населения в зоне усадебной застройки традиционно осуществляется на частных приусадебных участках. В зоне многоквартирной застройки предусматривается размещение гаражей-боксов, открытых площадок на территории кварталов. Легковой и грузовой транспорт предприятий имеет парковку в гаражах при предприятиях.

В таблице приведено описание существующих парковочных машино-мест, прилегающих к проезжей части, в Труновском муниципальном округе.

Таблица 10 – Существующие парковочные машино-места

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. № п\п | 1. Количество машино-мест | 1. Место дислокации | 1. Схема расположения |

| 1. 1 | 2 | 3 | 4 |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. 1 | 1. 25 | 1. ул. Ленина, д. 2, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 25 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 2 | 1. 50 | ул. Ленина, д. 1 – ул. Кооперативная д. 26, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 50 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 3 | 1. 34 | ул. Ленина, д. 1 – 3, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 34 машино-места перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 4 | 1. 75 | ул. Ленина, д. 5, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 75 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 5 | 1. 45 | ул. Ленина, д. 5 Г – 5 Д, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 45 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 6 | 1. 20 | ул. Ленина, д. 5 А, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 20 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 7 | 1. 36 | ул. Ленина, д. 4 Б – 4 Г, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 36 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 8 | 1. 26 | 1. ул. Кооперативная д. 28 А – 28 Б, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 26 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 9 | 1. 18 | 1. ул. Кооперативная д. 75, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 18 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 10 | 1. 12 | 1. ул. Кооперативная д. 81, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 12 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 11 | 1. 25 | 1. ул. Комарова д. 3, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 25 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 12 | 1. 12 | 1. ул. Садовая д. 60 В, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 12 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 13 | 1. 9 | 1. пер. Степной д. 1 Г, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 9 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 14 | 1. 17 | 1. пер. Степной д. 3 Д, с. Донское | 1. Открытая стоянка на 17 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 15 | 1. 34 | 1. ул. Комарова д. 76, с. Безопасное | 1. Открытая стоянка на 34 машино-места перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 16 | 1. 5 | 1. ул. Комарова д. 3 А, с. Безопасное | 1. Открытая стоянка на 5 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 17 | 1. 14 | 1. ул. Ленина д. 116 А, с. Безопасное | 1. Открытая стоянка на 14 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 18 | 1. 6 | 1. ул. Ленина д. 116 А, с. Безопасное (подъезд с ул. Красноармейская) | 1. Открытая стоянка на 6 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 19 | 1. 30 | 1. ул. Ленина д. 110, с. Безопасное (подъезд с ул. Красноармейская) | 1. Открытая стоянка на 30 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 20 | 1. 10 | 1. ул. 60 лет Октября – пер. Молодежный, с. Безопасное | 1. Открытая стоянка на 10 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 21 | 1. 12 | 1. ул. Ленина д. 76, с. Труновское | 1. Открытая стоянка на 12 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |
| 1. 22 | 1. 20 | 1. ул. Гагарина д. 192 А, с. Труновское | 1. Открытая стоянка на 20 машино-мест перпендикулярно к проезжей части |

В настоящий момент в муниципальном округе имеются проблемы в нехватке парковочных мест у объектов притяжения.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию парковочных мест и стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учетом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения, с целью предотвращения хаотичного паркования транспортных средств.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской зоне муниципального округа. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается на территории частных домовладений, дворовых территориях многоквартирных домов (МКД), и специализированных автостоянках.

1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Устойчивое функционирование транспортной системы Труновского муниципального округа на период до 2031 г. напрямую зависит от уровня развития системы пассажирского транспорта общего пользования. На расчетный срок транспорту общего пользования, осуществляющему основной объем пассажирских перевозок в Труновском муниципальном округе, принадлежит ключевая роль в транспортном обслуживании повседневной жизнедеятельности населения. Преимущество пассажирского транспорта – это более высокая провозная способность, чем одиночных легковых автомобилей. С учетом этого обстоятельства доминирующим средством перемещения населения в Труновском муниципальном округе наряду с немоторизованными способами передвижения на период до 2031 г. должен стать общественный пассажирский автотранспорт (привлекательный, доступный и безопасный).

Общие сведения о пассажирском транспорте приводятся в таблице ниже.

Таблица 11 – Динамика основных показателей пассажирского транспорта Труновского муниципального округа в 2017 – 2020 гг.[[6]](#footnote-6)

| Наименование показателей | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Перевезено пассажиров автобусами всех категорий, тыс. чел. | 70,3 | 48,4 | 38,6 | 17,1 |
| Пассажирооборот автобусами всех категорий, тыс. пасс-км | 5276,1 | 5764,7 | 4595,5 | 987,7 |

Перевезено пассажиров автобусами всех категорий в 2020 г. 17,1 тыс. чел., что в 5,1 раза ниже показателя 2017 г. Пассажирооборот за аналогичный период сократился в 5,3 раза. Обслуживание автомобилей и пассажиров населенных пунктов и автомобильных дорог на территории Труновского муниципального округа осуществляется объектами дорожного сервиса, АЗС, СТО. Качество подвижного состава, используемого на автобусных маршрутах Труновского муниципального округа, в целом, можно оценить, как удовлетворительное.

Большинство – трудовых передвижений в округе приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Происходящие изменения спроса на передвижения в округе свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. Однако существует потребность в развитии общественного пассажирского транспорта, обеспечении приоритета для движения автобусов на УДС, расширении спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальных групп населения.

Существующие регулярные маршруты движения, организованные в Труновском муниципальном округе, имеют многофункциональный характер: один и тот же маршрут, как правило, обеспечивает многофункциональные связи, ориентированные на обеспечение реализации трудовых, учебных и культурно-бытовых потребностей населения. Все перевозчики в Труновском муниципальном округе – коммерческие организации.

Пассажирские перевозки на территории Труновского муниципального округа будут осуществлять автотранспортные предприятия, допущенные к оказанию транспортных услуг в соответствии с требованиями действующего законодательства в области организации перевозок на конкурсной основе, безопасности и т.д.

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2031 г. будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным дорогам местного значения.

При этом в работе пассажирского транспорта общего пользования на территории Труновского муниципального округа можно выделить следующие основные проблемы, подлежащие разрешению в среднесрочной и долгосрочной перспективе:

оптимизация маршрутной сети общественного транспорта в округе на основе мониторинга и исследований пассажиропотоков (выявления транспортных корреспонденций), построения интегрированной маршрутной сети с возможностью быстрой и удобной пересадки на другой вид транспорта и с учетом исключения неоправданного дублирования маршрутов перевозок, устранения нарушений по пешеходной доступности до остановок пассажирского автотранспорта общего пользования в соответствии с «СНиП 2.07.01-89 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СП 42.13330.2016)» (не более 5 мин.), обеспечения удовлетворительных показателей наполняемости подвижного состава, снижения операционных расходов транспортных компаний и т.д.;

обновление парка используемого подвижного состава (в том числе, в целях обеспечения надлежащего технического состояния, а также для достижения приспособленности к перевозке маломобильных групп населения и инвалидов), использование низкопольного, низкошумного подвижного состава, дооборудование подвижного состава системами видеонаблюдения, бесплатным Wi-Fi для повышения комфортабельности, безопасности поездок и привлекательности транспорта общего пользования для поездок в целом, увеличение вместимости существующего общественного транспорта до автобусов средней вместимости (40 мест, включая стоячие места) на маршрутах «сложившейся постоянной загруженности»;

обеспечение приоритетного движения транспортных средств общего пользования на улично-дорожной сети округа посредством инженерного обособления путей сообщения, развития технических средств регулирования дорожного движения и системы управления процессами перевозок;

модернизация объектов инфраструктуры (создание комфортных транспортно-пересадочных узлов, обустройство остановочных пунктов, устройство заездных карманов, благоустройство отстойно-разворотных площадок, выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения и т.д.);

эстетизация системы пассажирского транспорта (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой округа посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров и других мероприятий);

экологизация системы пассажирского транспорта (применение энергосберегающие технологий в пассажирских перевозках, включая использование энергосберегающих типов подвижного состава и оптимизация работы транспортных средств на маршрутах перевозок);

развитие систем информационной поддержки пассажиров общественного транспорта по планированию и построению маршрутов поездок (мобильные приложения, интегрированные информационные табло на остановках и в подвижном составе, системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров).

Преимущественное развитие системы пассажирского транспорта является одним из главных принципов развития транспортной системы Труновского муниципального округа.

Общественный пассажирский транспорт должен стать привлекательной альтернативой личному автомобилю для целевых поездок и одновременно с этим устойчиво и эффективно выполнять базовую функцию поддержания транспортного единства территории Труновского муниципального округа.

1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов должны быть предусмотрены благоустроенные тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы пешеходные переходы, соответствующие действующим нормам законодательства.

Основные пешеходные потоки находятся на улицах Солнечной, Кооперативной, Садовой, Крестьянской, Красной и Ленина.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального округа не предусмотрены ввиду низкой интенсивности движения ТС и велосипедистов на территории населенных пунктов.

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, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

Максимальные величины корреспонденций грузового транспорта образуются как внутри сельскохозяйственных и промышленных секторов муниципального округа, так и на дорогах, связывающих округ с близлежащими населенными пунктами.

Структуру грузовых перевозок автомобильным транспортом на территории округа в основном составляет грузовой транспорт сельскохозяйственных предприятий и транзитный грузовой автотранспорт.

Грузовые перевозки существенно влияют в отрицательную сторону на состояние дорог в населенных пунктах, особенно при передвижении по ним крупнотоннажных автомобилей.

Обслуживание улично-дорожной сети муниципального округа осуществляет ООО «Экспертдорстрой» и Труновский филиал государственного бюджетного учреждения Ставропольского края «Стававтодор» (Труновский филиал ГБУ СК «Стававтодор»).

Грузовые транспортные средства, транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Таблица 12 – Сведения о ДТП[[7]](#footnote-7)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Количество ДТП | 211 | 220 | 211 | 185 | 212 | 182 |
| Погибло | 9 | 5 | 7 | 8 | 10 | 2 |
| Ранено | 42 | 58 | 33 | 22 | 30 | 28 |

За исследуемый период с 2015 по 2020 гг. количество всех дорожно-транспортных происшествий снизилось на 13,7%, количество погибших увеличилось на 8,7%, раненых сократилось на 77,7%.

Отделением государственной инспекции безопасности дорожного движения Отдела МВД России «Труновский» по Труновскому муниципальному округу проведен анализ ДТП за 2020 г., в результате которого выявлена концентрация ДТП на дорогах:

- Ростов-на-Дону (от М-4 Дон) – Ставрополь (в границах Ставропольского края) км 242523 - 280880 (34 ДТП, в которых 1 человек погиб, 17 получили ранения по следующим причинам: съезд с дороги, наезд на стоящее ТС, столкновение);

- Изобильный - Труновское - Кугульта 9900 - 64730 (14 ДТП, в которых 0 человек погибло, 5 получили ранения по причине столкновения, опрокидывания, съезда с дороги).

Основными причинами ДТП были: наезд на пешехода, столкновения, очередность проезда перекрестков, нарушение ПДД пешеходом.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское правоприменение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Наиболее важными техническими средствами для 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.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития муниципального округа в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т.д.

Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения сельского поселения и формированию условий для его роста.

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 муниципального округа. 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.

В выхлопных газах двигателей внутреннего сгорания содержится до 280 компонентов, большинство из которых относится к категории вредных. Основные из них: углекислый газ, углерод, углеводород, оксид углерода, оксид азота, сажа, тяжелые металлы (свинец, кадмий) и др. Использование высокосернистого дизельного топлива повышает дымность и содержание серы в отходящих газах.

Автотранспорт приводит не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным и аллергическим заболеваниям. 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 за работой двигателей. Необходимо также предусматривать оптимизацию транспортных потоков и организовать вдоль транспортных магистралей систему зеленых насаждений, которые будут выполнять защитные функции.

1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры муниципального округа разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт существующей УДС, реконструкция сооружений на дорогах, благоустройство территории;

- рост взаимосвязей центра и отдельных населенных пунктов, а также усиление межокружной коммуникации;

- развитие дорожного сервиса на территории муниципального округа для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

В рамках реализации настоящего проекта Генерального плана (на первую очередь) на основании муниципальной программы «Развитие транспортной системы и обеспечение дорожного движения в Труновском муниципальном районе Ставропольского края» (утверждена Постановлением администрации Труновского муниципального района от 31 марта 2020 г. № 131-п) рекомендуются следующие мероприятия:

* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Труновского муниципального округа;
* повышение доступности услуг транспортного комплекса Труновского муниципального округа для населения Труновского муниципального округа;
* содержание автомобильных дорог Труновского муниципального округа предусматривает проведение полного комплекса круглогодичных работ на всей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения;
* ремонтные работы автомобильных дорог общего пользования местного значения будут предусматривать весь комплекс работ по восстановлению дорожных элементов и сооружений с применением разработанных прогрессивных технологий и материалов.

Особое значение будет уделяться модернизации тех автомобильных дорог, которые не нуждаются в реконструкции с переводом в более высокую категорию, но ввиду роста интенсивности автомобильного транспорта и значительного увеличения в составе транспортного потока доли автомобильного транспорта большой грузоподъемностью требуют проведения работ по усовершенствованию дорожного полотна и ремонту искусственных сооружений, реконструкции системы водоотвода, перестройки отдельных участков для обеспечения нормативных требований.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

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

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Труновского муниципального округа, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Ставропольского края и муниципальных программ муниципального округа, реализуемых на его территории.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация муниципального округа должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ.
3. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ.
4. Федеральный закон Российской Федерации «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ.
5. Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ.
6. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ.
7. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ.
8. Постановление Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23.10.1993 г. № 1090.
9. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» от 25.12.2015 г. № 1440.
10. Генеральный план муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденный Решение Думы Труновского муниципального округа Ставропольского края от 15 февраля 2022 г. № 9;
11. Правила землепользования и застройки муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденные Постановлением администрации Труновского муниципального округа Ставропольского края от 28 февраля 2022 г. № 110-п;
12. Нормативы градостроительного проектирования муниципального образования Труновского муниципального округа, утвержденные Решением Думы Труновского муниципального округа Ставропольского края от 12 октября 2021 года № 904-п.

1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции 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 сельских автомобильных дорог общего пользования муниципального округа позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- 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 внутри сельских автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту, реконструкции 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.

В целях сбалансированного развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа, в Программе сформирован перечень мероприятий по развитию сети объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования. Перечень мероприятий сформирован с учетом документов стратегического социально-экономического развития и документов территориального планирования разных уровней, а значения объектов, запланированных к размещению, определены на основании полномочий органов исполнительной власти субъектов РФ и органом местного самоуправления, закрепленных законодательно.

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

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Труновского муниципального округа

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутрипоселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (с Изменениями № 1, 2).

Вопрос пространственного развития в логике территориального планирования находится в тесной взаимосвязи с прогнозной численностью населения, так как именно этот показатель определяет потребность в дополнительном строительстве объектов различного назначения. Согласно среднему демографическому прогнозу численность населения муниципального образования не увеличится.

Проектом генерального плана Труновского муниципального округа предполагается выделение на первую очередь и расчетный срок генерального плана земельных участков под жилую застройку общей площадью 55,02 га.

Для обеспечения нормативной потребности и достижения показателей территориальной доступности планируется строительство объектов социально-бытового обслуживания, производственных предприятий, как сферы приложения труда, новых рекреационных центров в поселении на первую очередь и расчетный срок.

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

На перспективу вместе с планируемым развитием экономики муниципального округа в целом ожидается значительное увеличение количественных параметров услуг грузового и пассажирского транспорта.

Для этого потребуется иной качественный уровень организации системы управления грузовыми и пассажирскими перевозками, а также транспортным комплексом в целом.

С повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории муниципального округа;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные перевозки из муниципального округа не осуществляются. Ближайший международный аэропорт Ставрополь «Шпаковское» им. А.В. Суворова расположен на расстоянии 55,4 км по трассе. Аэропорт обеспечивает авиационное сообщение г. Ставрополь (краевого центра Ставропольского края) с регионами Российской Федерации, странами СНГ и дальнего зарубежъя.

Пропускная способность аэропорта (расчетная) 18 рейсов в сутки на ВС I и II классов, в том числе 6 международных рейсов.

Взлетно-посадочная полоса (длиной 2600 м) оснащена светосигнальным оборудованием (ОВИ-1), всей необходимой инфраструктурой, аэронавигационным и метео оборудованием.

Аэровокзальный комплекс имеет 2 зоны обслуживания пассажиров общей пропускной способностью 300 пассажиров в час (для международных рейсов 130 пассажиров в час и внутренних рейсов 170 пассажиров в час).

Пассажирский перрон, грузовой перрон и вертолетные площадки имеют 10 мест стоянок для самолетов и 2 места стоянок для всех типов вертолетов.

Грузовой склад (объемом 2800 м3) по производственным площадям и технической оснащенности позволяет обрабатывать до 35 тонн груза в сутки.

Железнодорожный транспорт не получил развитие в округе. Ближайшая железнодорожная станция находится в г. Изобильном – 25 км от с. Донского.

Водный транспорт на территории муниципального округа не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры муниципального округа, 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.

Таким образом, в период реализации программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений.

Основным видом транспорта является автомобильный.

Транспортная связь административного центра и населенными пунктами муниципального округа будет осуществляться общественным и автомобильным транспортом, внутри населенных пунктов автомобильным и пешеходным сообщением.

Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального округа

Основными направлениями развития дорожной сети муниципального округа в период реализации Программы будут являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети, а также строительство новых автомобильных дорог.

Капитальный ремонт, ремонт и реконструкция содержание существующей дорожно-уличной сети позволит поддерживать проезжую часть улиц и автомобильных дорог в соответствии с действующими нормами, снизить аварийность, улучшить экологическую обстановку.

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения Труновского муниципального округа Ставропольского края, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения составляет 48,8% (150 км).

В рекомендательном порядке предлагается благоустройство пешеходных зон и устройство дорог (асфальтобетон) в Труновском муниципальном округе.

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Незначительная часть подъездных дорог (к предприятиям, домовладениям) имеют грунтовое покрытие негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определенными выше приоритетами развития транспортного комплекса муниципального округа проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствие с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах населенных пунктов принимаются в соответствии со СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01.-89\*».

Таблица 13 – Классификация улиц и дорог сельских поселений

|  |  |
| --- | --- |
| Категория дорог и улиц | Основное назначение дорог и улиц |
| Основные улицы сельского поселения | Проходят по всей территории сельского населенного пункта, осуществляют основные транспортные и пешеходные связи, а также связь территории жилой застройки с общественным центром. Выходят на внешние дороги |
| Местные улицы | Обеспечивают связь жилой застройки с основными улицами |
| Местные дороги | Обеспечивают связи жилых и производственных территорий, обслуживают производственные территории |
| Проезды | Обеспечивают непосредственный подъезд к участкам жилой, производственной и общественной застройки |

Таблица 14 – Расчетные параметры улиц и дорог сельских поселений

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория сельских улиц и дорог | Расчетная скорость движения, км/ч | Ширина полосы движения, м | Число полос движения (суммарно в двух направлен) | Наименьший радиус кривых в плане без виража, м | Наибольший продольный уклон, ‰ | Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м | Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м | Ширина пешеходной части тротуара, м |
| Основные улицы сельского поселения | 60 | 3,5 | 2-4 | 220 | 70 | 1700 | 600 | 1,5-2,25 |
| Местные улицы | 40 | 3,0 | 2 | 80 | 80 | 600 | 250 | 1,5 |
| Местные дороги | 30 | 2,75 | 2 | 40 | 80 | 600 | 200 | 1,0 (допускается устраивать с одной стороны) |
| Проезды | 30 | 4,5 | 1 | 40 | 80 | 600 | 200 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами муниципального округа и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться, таким образом, на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 11.1 СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*.

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

На территории муниципального округа к 2031 г. предполагается проживание 26241 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с СП 42.1330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (пп.11.3) составит 300 легковых автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, суммарное количество автомобилей составит 7872 шт.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СП 42.1330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (пп. 11.40, 11.41).

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Основным видом совершения дорожно-транспортных происшествий является столкновение, наезд на пешехода. Причиной ДТП является нарушение правил проезда перекрестка, превышение скоростного режима, непредоставление преимущества в движении пешеходов.

Основными дорожными факторами при совершении ДТП явились – отсутствие или плохая различимость дорожной разметки, дефекты дорожного покрытия, отсутствие дорожных знаков, отсутствие ограждений в необходимых местах, плохая видимость на перекрестке, отсутствие освещения, отсутствие направляющих устройств на кривых малого радиуса.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучение детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2031 г. для муниципального округа предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Сельская транспортная инфраструктура справляется с имеющимся количеством индивидуального автотранспорта: заторов нет, но есть проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3) приводят к множеству вредных проявлениях для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В муниципальном округе транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10% населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских ученых показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

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 (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории муниципального округа.

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 муниципального округа.

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

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение 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 Труновского муниципального округа 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 муниципального округа 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 комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Труновском муниципальном округе, рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

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 муниципального округа.

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 федерального, краевого и местного бюджета Труновского муниципального округа, а также частных инвесторов.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном округе, 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, по реализации Программы формируется администрацией Труновского муниципального округа 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 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.

## 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Для развития транспортной инфраструктуры на территории Труновского муниципального округа необходимо провести следующие мероприятия:

- сохранение, модернизация автомобильных дорог через мероприятия по их ремонту;

- повышение технического уровня автомобильных дорог путем реконструкции наиболее загруженных участков и строительства новых дорог;

- создание условий для повышения мобильности населения;

- повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы.

В связи с тем, что воздушный, водный транспорт на территории муниципального округа отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

По железнодорожному транспорту мероприятия по развитию также не предусматриваются.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального значения.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1. Учет в территориальном планировании муниципального округа мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального значения (весь период).

2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).

3. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог местного значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

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

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

Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (весь период).

## 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

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

Основными мероприятиями по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения является устройство специальных дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части совмещенных с пешеходным движением.

В населенных пунктах следует разделять велосипедное и автомобильное движение. С учетом того, что выделение полосы движения для велосипедистов на проезжей части неэффективно, целесообразно для велосипедного движения устраивать специальные дорожки за пределами проезжей части.

В сельских населенных пунктах такие дорожки могут быть совмещены с пешеходным движением.

Велосипедные дорожки следует располагать на отдельном земляном полотне, у подошвы насыпей и за пределами откосов выемок или на специально устраиваемых бермах. На подходах к искусственным сооружениям допускается устройство велосипедных дорожек на обочине с отделением их от проезжей части барьерами или разделительными полосами.

Ширина разделительной полосы между автомобильной дорогой и параллельной или свободно трассируемой велосипедной дорожкой должна быть не менее 1,5 м. В стесненных условиях допускается разделительная полоса шириной 1,0 м, возвышающаяся над проезжей частью не менее чем на 0,15 м, с окаймлением бортовым камнем.

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.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

Программой муниципального округа предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесенных к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. приведение в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек и других объектов пешеходной инфраструктуры. К смежным мероприятиям относятся – обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;
2. обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений (внедрение данных мероприятий подробно рассмотрено в соответствующих разделах настоящего проекта). К смежным мероприятиям относятся – обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов.

Рекомендуется установка светофоров типа Т.7 на нерегулируемых пешеходных переходах по:

- а/д «Подъезд к с. Новая Кугульта от а/д «Безопасное – Подлесное» на 1км + 150м;

- а/д «Подъезд к с. Новая Кугульта от а/д «Безопасное – Подлесное» на 1 км + 741м.

1. устройство (приведение в нормативное состояние) пешеходных переходов в одном и разных уровнях (подземные переходы и надземные переходы).

Рекомендуется выполнить мероприятия, связанные с обустройством пешеходного перехода по:

- ул. Ленина (в районе д. 55), с. Безопасное;

- ул. Садовой, с. Донского, 0 км + 972 м;

- ул. Садовой, с. Донского, 2 км + 000 м;

- ул. Крестьянской, с. Донского, 0 км+754 м;

- ул. Крестьянской, с. Донского, 1 км + 548 м.

1. предлагается устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчетный срок – перспектива); парки скверы, пешеходные зоны;
2. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

## 4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

## 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог муниципального округа

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального округа должны стать:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах муниципального округа, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* строительство улично-дорожной сети на территории муниципального округа нового жилищного строительства.

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

При планировании развития транспортной системы муниципального округа необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы округа и региона в целом. Транспортная система муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального округа. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Труновского муниципального округа и органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса муниципального округа должны стать:

* проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
* инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах муниципального округа, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства;
* реконструкция автомобильных дорог местного значения –   
  2022 - 2031 гг.;
* ремонт автомобильных дорог и тротуаров 2022 - 2031 гг.;
* оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2022 - 2031 гг.;
* создание инфраструктуры автосервиса – 2025 - 2031 гг.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, повысит удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном округе, повысит удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном округе, создаст условия для снижения количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов округа, обеспечит снижение удельного веса дорог, нуждающихся в ремонте с 48,2% в 2021 г. до 30% в 2031 г.

## 4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков

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

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений муниципального округа учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

В целях реализации мероприятий, направленных на стабилизацию аварийности и снижения тяжести последствий ДТП на улично-дорожной сети Труновского муниципального округа, предлагается осуществление следующих мероприятий:

- обустройство искусственных неровностей монолитного типа на улично-дорожной сети муниципального округа;

- обустройство светофоров Т-7 на нерегулируемых пешеходных переходах вблизи расположения школьных учреждений, массового притяжения граждан;

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- обустройство искусственного освещения.

Из всего вышеперечисленного следует, что на срок до 2031 г. основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Труновского муниципального округа должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в полном объеме;

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- паспортизация всех бесхозяйных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению муниципального округа;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Мероприятия по повышению безопасности согласовываются с органами Отдела МВД России «Труновский» на текущий год.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Труновского муниципального округа должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Транспортная система Труновского муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут: организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры. При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда Ставропольского края. Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Прогнозируемы объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 1 955 572,58 тыс. руб. (приложение 1, 2).

Реализация мероприятий позволит увеличить количество автодорог, отвечающих нормативным требованиям с 51,2% до 70%.

6. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

1. Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап – расчет P1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы».

2-й этап – расчет P2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы».

3-й этап – расчет Pитог – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Pитог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

5. Расчет P1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле.

P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1).

где: Vфакт – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; Vпл – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u – сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%; муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

7. Расчет P2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2),

где: Ki – исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N – число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3),

где: Пi факт – фактическое значение i показателя за отчетный год;

Пi пл – плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = 100%. (4),

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

Ki = 0%. (5),

8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%; муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.

9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

Pитог = (P1 + P2) / 2 (6),

где: Pитог – итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям: Pитог > 100% высокоэффективная; 90% < Pитог < 100% эффективная; 75% < P итог < 90% умеренно эффективная; Pитог < 75% неэффективная.

11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение Pитог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовое управление администрации Труновского муниципального округа в сроки, установленные постановлением администрации Труновского муниципального округа от.

Предлагаемый к реализации вариант развития транспортной инфраструктуры подлежит учету при разработке и утверждению местных нормативов градостроительного проектирования муниципального округа в части минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры населения округа и максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения округа.

7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Труновского муниципального округа

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

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

В декабре 2014 г. в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития – включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов поселений, городских округов.

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

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального округа, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального образования в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (с изменениями на 9 ноября 2020 г.), пунктом 4 Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального округа – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

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

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

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

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Ставропольского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

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

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Труновского муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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

# Приложения

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 1  к Программе комплексного развития  социальной инфраструктуры  Труновского муниципального округа Ставропольского края |

Объемы и источники финансирования мероприятий по ремонту автомобильных дорог местного значения Труновского муниципального округа

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Целевые показатели реализации мероприятия в нат. ед. отдельно по годам с указанием ед. измерения | Объем финансирования (тыс. руб.) | | | | Всего |
| ФБ | КБ | БМО | ВБИ |
| 2022 - 16,85 км | 0,00 | 1 857 837,95 | 97 734,63 | 0,00 | 1 955 572,58 |
| 2023 - 49,73 км |
| 2024 - 32,24 км |
| 2025 - 25,25 км |
| 2026 - 9,28 км |
| 2027 - 9,13 км |
| 2028 - 8,78 км |
| 2029 - 12,63 км |
| 2030 - 11,43 км |
| 2031 - 14,13 км |
| Всего | 0,00 | 1857837,95 | 97734,63 | 0,00 | 1955572,58 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 2  к Программе комплексного развития  социальной инфраструктуры  Труновского муниципального округа Ставропольского края |

Финансовое обеспечение

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Мероприятия Программы | Целевые показатели реализации мероприятия в нат. ед. отдель-но по годам с указанием еди-ницы измерения | Исполнители основных мероприятий | Срок испол- нения | Финансовое обеспечение | | | | | | | | | | | |
| Источник финансирования |  | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | Всего |
| 1. | Ремонт автомобильной дороги местного значения Труновский муниципальный округ | 2022 - 7,05 км 2023 - 23,60 км 2024 - 17,50 км 2025 - 17,31 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022 - 2025 | краевой бюджет | 60 277,50 | 209 851,20 | 161 834,40 | 166 480,43 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 598 443,53 |
| местный бюджет | 3 172,50 | 11 044,80 | 8 517,60 | 8 762,13 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 31 497,03 |
| 2. | Ремонт автомобильной дороги местного значения ТУ в с. Донском | 2022 - 5,35 км 2023 - 15,40 км 2024 - 12,32 км 2025 - 5,03 км 2026 - 6,09 км 2027 - 3,57 км 2028 - 4,19 км 2029 - 3,22 км 2030 - 0,00 км 2031 - 1,88 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022 - 2031 | краевой бюджет | 45 742,50 | 136 936,80 | 113 931,42 | 48 376,46 | 60 913,95 | 37 136,50 | 45 329,42 | 36 228,92 | 0,00 | 22 878,31 | 547 474,29 |
| местный бюджет | 2 407,50 | 7 207,20 | 5 996,39 | 2 546,13 | 3 206,00 | 1 954,55 | 2 385,76 | 1 906,79 | 0,00 | 1 157,81 | 28 768,12 |
| 3. | Ремонт автомобильной дороги местного значения ТУ в с. Безопасном | 2023 - 3,07 км 2024 - 0,00 км 2025 - 0,00 км 2026 - 0,80 км 2027 - 2,13 км 2028 - 1,69 км 2029 - 5,18 км 2030 - 4,91 км 2031 - 4,60 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2023-2031 | краевой бюджет | 0,00 | 27 298,44 | 0,00 | 0,00 | 8 001,83 | 22 157,07 | 18 283,23 | 58 281,30 | 57 453,21 | 55 978,85 | 247 453,94 |
| местный бюджет | 0,00 | 1 436,76 | 0,00 | 0,00 | 421,15 | 1 166,16 | 962,28 | 3 067,44 | 3 023,85 | 2 946,26 | 13 023,89 |
| 4. | Ремонт автомобильной дороги местного значения ТУ в п. им. Кирова | 2022 - 0,20 км 2023 - 1,07 км 2024 - 0,37 км 2025 - 0,26 км 2026 - 0,00 км 2027 - 2,21 км 2028 - 0,50 км 2029 - 1,68 км 2030 - 1,75 км 2031 - 4,25 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022-2031 | краевой бюджет | 1 710,00 | 9 514,44 | 3 421,64 | 2 500,57 | 0,00 | 22 989,26 | 5 409,24 | 18 902,04 | 20 477,21 | 51 719,59 | 136 644,01 |
| местный бюджет | 90,00 | 500,76 | 180,09 | 131,61 | 0,00 | 1 209,96 | 284,70 | 994,84 | 1 077,75 | 2 722,08 | 7 191,79 |
| 5. | Ремонт автомобильной дороги местного значения ТУ в с. Новая Кугульта | 2025 - 1,70 км 2026 - 0,89 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2025-2026 | краевой бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16 349,90 | 8 902,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 25 251,94 |
| местный бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 860,52 | 468,53 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1 329,05 |
| 6. | Ремонт автомобильной дороги местного значения ТУ в с. Подлесном | 2022 - 2,70 км 2023 - 1,94 км 2024 - 1,80 км 2025 - 0,45 км 2026 - 0,00 км 2027 - 1,22 км 2028 - 0,00 км 2029 - 2,55 км 2030 - 1,00 км 2031 - 0,00 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022-2030 | краевой бюджет | 23 085,00 | 17 250,48 | 16 645,82 | 4 327,91 | 0,00 | 12 690,91 | 0,00 | 28 690,60 | 11 701,27 | 0,00 | 114 391,99 |
| местный бюджет | 1 215,00 | 907,92 | 876,10 | 227,78 | 0,00 | 667,94 | 0,00 | 1 510,03 | 615,86 | 0,00 | 6 020,63 |
| 7. | Ремонт автомобильной дороги местного значения ТУ в с. Труновском | 2022 - 1,55 км 2023 - 4,65 км 2024 - 0,25 км 2025 - 0,50 км 2026 - 1,50 км 2027 - 0,00 км 2028 - 2,40 км 2029 - 0,00 км 2030 - 3,77 км 2031 - 3,40 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022-2031 | краевой бюджет | 13 252,50 | 41 347,80 | 2 311,92 | 4 808,79 | 15 003,44 | 0,00 | 25 964,35 | 0,00 | 44 113,77 | 41 375,67 | 188 178,24 |
| местный бюджет | 697,50 | 2 176,20 | 121,68 | 253,09 | 789,65 | 0,00 | 1 366,54 | 0,00 | 2 321,78 | 2 177,67 | 9 904,12 |
|  | Финансирование из краевого бюджета | | | | | 144 067,50 | 442 199,16 | 298 145,20 | 242 844,08 | 92 821,26 | 94 973,75 | 94 986,23 | 142 102,87 | 133 745,46 | 171 952,44 | 1 857 837,95 |
|  | Финансирование из местного бюджета | | | | | 7 582,50 | 23 273,64 | 15 691,85 | 12 781,27 | 4 885,33 | 4 998,62 | 4 999,28 | 7 479,10 | 7 039,23 | 9 003,82 | 97 734,63 |
|  | Всего по программе | | | | | 151 650,00 | 465 472,80 | 313 837,06 | 255 625,34 | 97 706,59 | 99 972,37 | 99 985,51 | 149 581,97 | 140 784,70 | 180 956,25 | 1 955 572,58 |

1. Закон Ставропольского края от 31.01.2020 г. № 14-кз «О преобразовании муниципальных образований, входящих в состав Труновского муниципального района Ставропольского края, и об организации местного самоуправления на территории Труновского района Ставропольского края» [↑](#footnote-ref-1)
2. Данные администрации Труновского муниципального округа [↑](#footnote-ref-2)
3. Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок в СК, 2021 (http://dorogisk.ru) [↑](#footnote-ref-3)
4. Генеральный план Труновского муниципального района Ставропольского края [↑](#footnote-ref-4)
5. Данные администрации Труновского муниципального округа [↑](#footnote-ref-5)
6. Данные администрации Труновского муниципального округа, 2021 г. [↑](#footnote-ref-6)
7. По данным Отдела МВД России по Труновскому муниципальному округу [↑](#footnote-ref-7)