



**АДМИНИСТРАЦИЯ
КАРТАЛИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

« 14 » 04 2022 г. 143
г. Каргалы

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения Карталинского района Челябинской области на 2021-2031 годы

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», администрация Карталинского городского поселения **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения Карталинского района Челябинской области на 2021-2031 годы.

2. Разместить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения Карталинского района Челябинской области на 2021-2031 годы на официальном сайте администрации Карталинского городского поселения, администрации Карталинского муниципального района.

3. Постановление администрации Карталинского городского поселения от 13 декабря 2016 года № 1099 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения на 2017-2019 годы» считать утратившим силу.

4. Настоящее постановление вступает в силу с момента подписания.
5. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Карталинского
городского поселения



В.Н. Верета

УТВЕРЖДЕНА
постановлением администрации
Карталинского городского поселения
от 14.04. 2022 года № 143

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КАРТАЛИНСКОГО ГОРОДСКОГО
ПОСЕЛЕНИЯ КАРТАЛИНСКОГО РАЙОНА
ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ
на 2021 –2031годы**

Каргалы
2021год

Оглавление	
ВВЕДЕНИЕ	4
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	6
1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	9
1.1 Анализ положения Карталинского района в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Карталинского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	9
1.2 Социально-экономическая характеристика Карталинского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	10
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	12
1.3.1. Автомобильный транспорт	12
1.3.2. Водный транспорт	13
1.3.3. Воздушный транспорт	13
1.3.4. Железнодорожный транспорт	13
1.4. Характеристика сети дорог муниципального образования Карталинского городского поселения, параметры дорожного движения	13
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Карталинском городском поселении. Обеспеченность парковками (парковочными местами)	18
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	18
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	20
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	20
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения	20
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	21
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения	22
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения	23
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	25
2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ КАРТАЛИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ	26
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	26
2.2. Прогноз транспортного спроса Карталинского городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	26
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	27
2.4. Прогноз развития дорожной сети	28
2.5. Прогноз уровня автомобилизации	28
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения	29
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	29
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	31

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	33
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	33
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	35
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	35
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	35
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	36
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Карталинского городского поселения.....	36
5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	38
5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	38
5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	38
5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	40
5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	40
6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	41
7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	43
8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	48
9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КАРТАЛИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ	52

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также 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 образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

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

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

- Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в

сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

<p style="text-align: center;">Наименование программы</p>	<p>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения Карталинского района Челябинской области на 2021-2031 годы.</p>
<p style="text-align: center;">Основание для разработки программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс РФ; - Федеральные законы №289-ФЗ от 1 апреля 2013 г., №340-ФЗ от 3 августа 2018 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Генеральный план Карталинского городского поселения; - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
<p style="text-align: center;">Заказчик (полное и сокращенное наименование)</p>	<p>Управление строительства, инфраструктуры и ЖКХ Карталинского муниципального района</p>
<p style="text-align: center;">Цели и задачи программы</p>	<p>Целями работ являются:</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта</p> <p>Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов</p> <p>Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта</p> <p>Развитие инфраструктуры пешеходного передвижения</p> <p>Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения</p> <p>Развитие сети дорог.</p> <p>Задачи работ:</p> <p>Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей увеличение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике</p> <p>Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</p> <p>Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения</p> <p>Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной</p>

	<p>системы</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры.</p>
<p>Целевые показатели (индикаторы) реализации программы</p>	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:</p> <p>Количество маршрутов железнодорожного, наземного транспорта</p> <p>Протяженность маршрутов железнодорожного, наземного транспорта</p> <p>Число ж/д станций</p> <p>Число остановочных площадок</p> <p>Обеспеченность объектами обслуживания автомобильного транспорта</p> <p>Протяженность пешеходных дорожек, км</p> <p>Содержание системы уличного освещения, %</p> <p>Реконструируемых автомобильных дорог, км</p> <p>Протяженность улично-дорожной сети, км</p> <p>Количество зарегистрированных ТС, ед.</p> <p>Кол-во ДТП, ед.</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по строительству, реконструкции, капитальному и текущему ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>3. Мероприятия по совершенствованию пешеходной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения.</p>

Срок и этапы реализации программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2021 – 2031 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p> <p>Этапы реализации программы: I этап: 2021-2025г.г; II этап: 2026-2031г.г.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Объем финансирования Программы составляет в 2021-2031 годах – 2 262 793,9 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2021 – 2031 годах, могут быть уточнены при формировании проектов бюджета.</p>

1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Анализ положения Карталинского района в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Карталинского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Карталинский район – муниципальное образование, входящее в состав субъекта Российской Федерации - Челябинская область. Административный центр области - г. Челябинск.

В рамках муниципального устройства в границах административно-территориальных единиц Челябинской области всего образовано 12 муниципальных образований:

- 16 городских округов, один из которых включает:
7 внутригородских районов,
- 27 муниципальных районов, которые состоят из:
27 городских поселений,
242 сельских поселений.

Карталинский район граничит с Чесменским и Нагайбакским районами на севере, с Кизильским и Агаповским районами на западе, с Брединским районом на юге, Варненским районом на востоке, Республикой Казахстан – на юго-востоке.

Карталинское городское поселение входит в состав Карталинского района, который находится в южной части области. Городское поселение находится в центральной части района, в 320 км к югу от административного центра области – г. Челябинск. Граничит на юге – с Варшавским и Сухореченским сельскими поселениями, на западе и севере – с Аннинским сельским поселением, на востоке – с Мичуринским и Полтавским сельскими поселениями.

Визуально границы городского поселения представлены на рисунке 1.1.

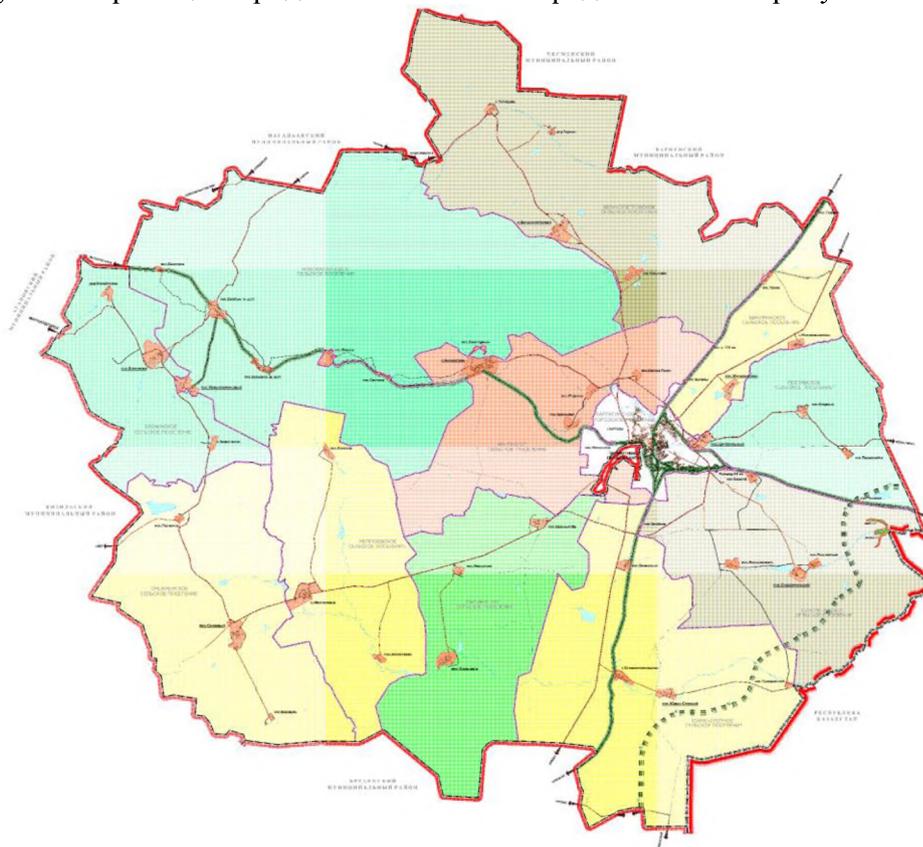


Рисунок 1.1 Карта-схема границ поселений Карталинского района
Краткая характеристика Карталинского городского поселения

Статус и границы городского поселения установлены постановлением от 17.09.2004 № 275-ЗО «О статусе и границах Карталинского муниципального района, городского и сельских поселений в его составе», и определяют муниципальное образование как городское поселение с административным центром г. Карталы (единственный населенный пункт).

Связь г. Карталы с областным центром г. Челябинском, расположенном на расстоянии 320 км, осуществляется по автомобильной дороге 75К-010 Черноречье - Чесма - Варна - Карталы – Бреды, далее – по а/д 75К-223 Троицк - Степное Пластовского муниципального района, далее – по федеральной автомобильной дороге А310 Челябинск - Троицк.

Город Карталы является узловой станцией Южно-Уральской железной дороги ОАО «РЖД». Осуществляется транзит грузовых и пассажирских перевозок в направлениях: города Челябинск и Магнитогорск Челябинской области, город Орск Оренбургской области, город Тобол, Казахстан. На станции Карталы функционирует железнодорожный пункт пропуска через границу, обслуживающий всех граждан мира.

Климат

На территории преобладает континентальный климат с недостаточным увлажнением ввиду значительной удаленности от океанов. Важнейшим климатообразующим фактором является солнечная радиация - ее годовая величина составляет в среднем 105 ккал/см². Минимум приходится на январь (минус 44°С), а максимум на июль (плюс 39°С). В среднем за год бывает 141 ясный и 129 пасмурных дней, остальные 195 дней стоит погода с переменной облачностью. Сумма температура свыше плюс 10°С составляет 2210-2220°С. Годовая сумма осадков в среднем 370 мм, в теплый период года выпадает 60-70% осадков (больше всего в июле, меньше всего в феврале).

Устойчивый снежный покров устанавливается около середины ноября. Период с устойчивым снежным покровом продолжается 145-150 дней. По средним многолетним данным, высота снежного покрова не превышает в течение зимы 20 см. Расчетная глубина промерзания грунтов составляет 1,9 м. Расчетная температура наиболее холодной пятидневки составляет минус 36°С. Средняя глубина промерзания 135 см. Максимальная глубина промерзания - 198 см. Запасы воды в метровом слое почвы: весной - 100-125 мм, к середине лета запасы влаги падают и к I декаде июля составляют - 75-100 мм.

Преобладающими являются ветры юго-западного и южного направлений. Нередки метели. С ноября по март они охватывают 30 дней. Максимум приходится на февраль. В летнее время господствуют западные и северо-западные ветры.

1.2 Социально-экономическая характеристика Карталинского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Анализ экономической ситуации

Основу экономики поселения составляет Южно-Уральская Железная Дорога, так как является градообразующим предприятием города.

Также на территории поселения расположено множество предприятий железнодорожного хозяйства, «Карталинский элеватор», выпускающий хлебобулочную продукцию, предприятия легкой промышленности и торговли, щебневый завод ООО «Строительный камень». ООО «Строительный камень» имеет карьер и занимается добычей камня на Карталинском месторождении. Предприятие производит щебень и осуществляет его продажу.

Ведется разработка и лицензирование компаний на добычу и переработку полезных ископаемых на территории Карталинского района.

Демографическая ситуация и анализ численности населения

Согласно динамике численности населения (таблица 1.1), население муниципального образования с каждым годом уменьшается.

Таблица 1.1.

Численность населения Карталинского городского поселения

Населенный пункт	Население, чел				
	2016	2017	2018	2019	2020
Карталинское городское поселение	28697	28577	28607	28442	28227

Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

Город Карталы выполняет функции общерайонного центра социального и культурно-бытового обслуживания населения района, оказывающего периодические и эпизодические услуги межпоселенческого уровня.

В городе расположены: общеобразовательные школы (361 место), детские дошкольные учреждения (1031 место), библиотека, дома культуры, историко-краеведческий музей, больницы (318 мест), поликлиники, станции скорой помощи (5 постов), физкультурно-оздоровительные объекты, объекты торговли, предприятия питания, предприятия бытового обслуживания.

Показатель обеспеченности жилфондом находится на низком уровне (по данным Генерального плана средняя норма жилой обеспеченности в 2014 г. составила 23,74 м² на человека при среднем показателе по России – 25 кв.м на человека).

Степень развития транспортной инфраструктуры на территории города находится на удовлетворительном уровне. Однако, автомобильные дороги местного значения – важнейший элемент инфраструктуры – по своим технико-эксплуатационным параметрам не на всем протяжении обеспечивают необходимую скорость и безопасность движения, в частности, отсутствуют тротуары и (на значительной части улиц) усовершенствованные покрытия.

Оценка транспортного спроса

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура общественного транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) - транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории поселения, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15-25%. Культурно-бытовые - поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- Объекты трудовой деятельности. Служебные - поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые -

поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50-60%.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт. 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.

Город Карталы характеризуется удовлетворительным уровнем транспортного спроса.

Пешеходное движение осуществляется по тротуарам, а также по проезжим частям из-за недостатка пешеходной инфраструктуры.

На территории города пассажирские перевозки наземным транспортом представлены маршрутами:

- № 1 - Карталинское АТП – Орский городок
- № 2 - Полтавка – Угольные копи (с ноября по май)
- № 4 - Полтавка – Копейский городок
- № 5 - Городская баня – Карталы-2
- № 6 - Полтавка – Сенной городок
- № 7 - Полтавка – Сад «Машиностроитель» (с мая по октябрь).

Также действуют областные маршруты, в частности, до г. Челябинск, Магнитогорск, Троицк и др., внутрирайонные маршруты: Карталы-Горное, Карталы — Великопетровка, Карталы-Рассвет, Карталы-Коноплянка, Карталы-Варшавка, Карталы-Анненск, Карталы-Новониколаевка.

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом представлены межмуниципальными маршрутами Троицкого, Орского, Магнитогорского и Тобольского направлений, внутрирайонными маршрутами до г. Челябинск, г. Магнитогорск.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Город Карталы расположен на расстоянии 320км по наземному пути от административного центра области – г. Челябинска и 170 км до г. Магнитогорск.

В системе транспортного обслуживания участвует автомобильный и железнодорожный транспорт.

1.3.1. Автомобильный транспорт

Основную роль в осуществлении внешних связей муниципального образования имеют автодороги 75К-010 Черноречье - Чесма - Варна - Карталы – Бреды, 75К-100 Карталы - Снежный, 75К-101 Карталы – Анненское, которые обеспечивают внешние транспортные связи с соседними населенными пунктами.

Внутри города присутствуют магистральные улицы общегородского и районного значения, улицы в жилой застройке, основные проезды, проезды. Основная транспортная ось города сформирована улицами Ленина, Пушкина, Славы, Свердлова, пер. Комарова, пер. Красноармейский. Внутри города также можно выделить микрорайоны и основные транспортные оси в них: мкр. Полтавка – ул. Октябрьская, ул. Гагарина, Рабочий городок – ул. Пролетарская, ул. Чкалова, ул. Железнодорожная, Карталы 2 – ул. Карташева, Копейский городок – ул. Бр. Кашириных, Орский городок – ул. Ленина.

Уровень автомобилизации на территории города Карталы был принят в соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования и составляет 350 легковых автомобилей на 1000 жителей, 40 грузовых автомобилей на 1000 жителей.

1.3.2. Водный транспорт

На территории города Карталы водное сообщение отсутствует.

1.3.3. Воздушный транспорт

На территории города Карталы воздушное сообщение отсутствует.

1.3.4. Железнодорожный транспорт

В городе сходятся железнодорожные магистрали четырех направлений: Троицкого, Орского, Магнитогорского и Тобольского. На территории поселения находятся 2 ж/д станции: Карталы-1, Карталы-2.

1.4. Характеристика сети дорог муниципального образования Карталинского городского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории муниципального образования представлена в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Основные характеристики протяженности дорог

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2019
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе:	км	171,7
1.1	Федерального значения	км	-
1.2	Регионального или межмуниципального значения	км	4,2
1.3	Местного значения	км	167,5
1.4	Ведомственные а/д	км	-

Улично-дорожная сеть Карталинского городского поселения

Основная транспортная ось города сформирована улицами Ленина, Пушкина, Славы, Свердлова, пер. Комарова, пер. Красноармейский. Внутри города также можно выделить микрорайоны и основные транспортные оси в них: мкр. Полтавка – ул. Октябрьская, ул. Гагарина, Рабочий городок – ул. Пролетарская, ул. Чкалова, ул. Железнодорожная, Карталы 2 – ул. Карташева, Копейский городок – ул. Бр. Кашириных, Орский городок – ул. Ленина. Данные улицы обеспечивают связь внутри жилых территорий с главными улицами по направлениям с транспортно-экономическим движением.

Перечень объектов дорожной сети на территории Карталинского городского поселения представлен в таблице 1.3 (принят в соответствии с постановлением администрации Карталинского муниципального района №1168 от 04.12.2020).

Таблица 1.3

Перечень автомобильных дорог общего пользования Карталинского городского поселения

Наименование автомобильной дороги	Протяженность, километров	Идентификационный номер
Автодорога по улице Маяковского	1,1	75-418 ОП МГ 4М-382
Автодорога по улице Ручейная	0,4	75-418 ОП МГ 4М-383
Автодорога по улице Майская	0,9	75-418 ОП МГ 4М-384
Автодорога по улице Карьерная	0,2	75-418 ОП МГ 4М-385
Автодорога по улице Матросова	1,0	75-418 ОП МГ 4М-388
Автодорога по улице Мирный городок	0,6	75-418 ОП МГ 4М-387
Автодорога по переулку Речной	0,1	75-418 ОП МГ 4М-388
Автодорога по улице поселок Геологов	2,0	75-418 ОП МГ 4М-389
Автодорога поселок Геологов, 2-ая Северная, 15,536 метров на север	3,0	75-418 ОП МГ 4М-390
Автодорога по улице Парковая	0,2	75-418 ОП МГ 4М-391
Автодорога по улице Нахимова	1,0	75-418 ОП МГ 4М-392
Автодорога улица Ленина, 5 улица Пушкина, 6	0,3	75-418 ОП МГ 3М-393

Наименование автомобильной дороги	Протяженность , километров	Идентификационный номер
Автодорога улица Ленина, 11 улица Пушкина, 12	0,3	75-418 ОП МГ 3М-394
Автодорога улица Ленина, 17 улица Пушкина, 18	0,3	75-418 ОП МГ 3М-395
Автодорога улица Ленина, 21 улица Пушкина, 22	0,3	75-418 ОП МГ 3М-396
Автодорога улица Ленина, 29 улица Пушкина, 30	0,3	75-418 ОП МГ 3М-397
Автодорога по улице Орджоникидзе	1,0	75-418 ОП МГ 4М-399
Автодорога попереулку Локомотивный	1,0	75-418 ОП МГ 4М-398
Автодорога по переулку Родниковый	0,6	75-418 ОП МГ 4М-400
Автодорога по улице Восточная	0,5	75-418 ОП МГ 4М-401
Автодорога по переулку Новый	1,0	75-418 ОП МГ 4М-402
Автодорога по переулку Лесозащитный	0,5	75-418 ОП МГ 4М-403
Автодорога по переулку Опорный	1,2	75-418 ОП МГ 4М-404
Автодорога по переулку Титова	1,0	75-418 ОП МГ 4М-405
Автодорога по переулку Интернациональный	0,3	75-418 ОП МГ 4М-406
Автодорога по улице Горького	0,4	75-418 ОП МГ 4М-407
Автодорога по переулку Кирова	0,4	75-418 ОП МГ 4М-408
Автодорога Мирный городок	0,6	75-418 ОП МГ 4М-409
Автодорога по переулку Горочный	0,8	75-418 ОП МГ 4М-410
Автодорога по улице Суворова	1,0	75-418 ОП МГ 4М-411
Автодорога по улице Калинина	1,0	75-418 ОП МГ 4М-412
Автодорога по улице Ковровая	0,4	75-418 ОП МГ 4М-413
Автодорога по улице Окружная	0,5	75-418 ОП МГ 4М-414
Автодорога по улице Ново-Орская	0,6	75-418 ОП МГ 4М-415
Автодорога по улице Насыпная	0,6	75-418 ОП МГ 4М-416
Автодорога по улице Южная	0,5	75-418 ОП МГ 4М-417
Автодорога по улице Западная	0,6	75-418 ОП МГ 4М-418
Автодорога по улице Деповская	0,3	75-418 ОП МГ 4М-419
Автодорога по переулку Песчаный	0,5	75-418 ОП МГ 4М-420
Автодорога по улице Транспортная	0,5	75-418 ОП МГ 4М-421
Автодорога по улице Комсомольская	1,5	75-418 ОП МГ 4М-422
Автодорога по улице Вишневая	0,35	75-418 ОП МГ 4М-423
Автодорога по улице Энтузиастов	0,5	75-418 ОП МГ 4М-424
Автодорога по переулку Безымянный	1,2	75-418 ОП МГ 4М-425
Автодорога по переулку Промежуточный	0,5	75-418 ОП МГ 4М-426
Автодорога по переулку Болотный	0,7	75-418 ОП МГ 4М-427
Автодорога по улице Сигнальная	0,4	75-418 ОП МГ 4М-428
Автодорога по улице Крайняя	0,2	75-418 ОП МГ 4М-429
Автодорога по улице Малая	0,5	75-418 ОП МГ 4М-430
Автодорога по улице Средняя	0,5	75-418 ОП МГ 4М-431
Автодорога по улице Путейская	0,5	75-418 ОП МГ 4М-432
Автодорога по переулку Копейский	1,0	75-418 ОП МГ 4М-433
Автодорога по переулку Железнодорожный	0,5	75-418 ОП МГ 4М-434
Автодорога по улице Просвещения	2,15	75-418 ОП МГ 2М-435
Автодорога по улице Советская	2,7	75-418 ОП МГ 4М-436

Наименование автомобильной дороги	Протяженность , километров	Идентификационный номер
Автодорога по переулку Комарова	0,75	75-418 ОП МГ 4М-437
Автодорога по переулку Кузнечный	1,0	75-418 ОП МГ 4М-438
Автодорога по переулку Колхозный	1,0	75-418 ОП МГ 4М-439
Автодорога по переулку Мастеровой	1,0	75-418 ОП МГ 4М-440
Автодорога по переулку Дружбы	1,0	75-418 ОП МГ 4М-441
Автодорога по переулку Первомайский	1,0	75-418 ОП МГ 4М-442
Автодорога по переулку Пионерский	1,0	75-418 ОП МГ 4М-443
Автодорога по переулку Школьный	1,0	75-418 ОП МГ 4М-444
Автодорога по переулку Чайковского	0,7	75-418 ОП МГ 4М-445
Автодорога по переулку Красноармейский	0,9	75-418 ОП МГ 2М-446
Автодорога по переулку Совхозный	1,0	75-418 ОП МГ 4М-447
Автодорога по улице Набережная	2,85	75-418 ОП МГ 4М-448
Автодорога по улице Октябрьская	2,75	75-418 ОП МГ 2М-449
Автодорога по улице Труда	1,3	75-418 ОП МГ 4М-450
Автодорога по улице 8-е Марта	0,7	75-418 ОП МГ 4М-451
Автодорога по улице Гагарина	2,3	75-418 ОП МГ 2М-452
Автодорога по улице Пролетарская	1,9	75-418 ОП МГ 2М-453
Автодорога по улице Чкалова	1,1	75-418 ОП МГ 4М-454
Автодорога по улице Зеленая	1,5	75-418 ОП МГ 4М-455
Автодорога по улице Луговая	1,4	75-418 ОП МГ 4М-456
Автодорога по улице Новостроющая	1,4	75-418 ОП МГ 4М-457
Автодорога по улице Свободы	0,85	75-418 ОП МГ 4М-458
Автодорога по улице Степана Разина	0,75	75-418 ОП МГ 4М-459
Автодорога по переулку Тобольский	0,8	75-418 ОП МГ 4М-460
Автодорога по переулку Павлика Морозова	1,2	75-418 ОП МГ 4М-461
Автодорога по переулку Гвардейский	1,3	75-418 ОП МГ 4М-462
Автодорога по переулку Уральский	1,25	75-418 ОП МГ 4М-463
Автодорога по переулку Крупской	1,3	75-418 ОП МГ 4М-464
Автодорога по переулку Электрификаторов	1,1	75-418 ОП МГ 4М-465
Автодорога по переулку Тупиковый	0,6	75-418 ОП МГ 4М-466
Автодорога по переулку Коммунальный	0,5	75-418 ОП МГ 4М-467
Автодорога по улице Кооперативная	1,7	75-418 ОП МГ 4М-323
Автодорога по улице Беляева	1,2	75-418 ОП МГ 4М-468
Автодорога по улице Лобырина	1,0	75-418 ОП МГ 2М-469
Автодорога по улице Карталинский рабочий	1,3	75-418 ОП МГ 2М-470
Автодорога по улице Борьбы	1,0	75-418 ОП МГ 2М-471
Автодорога по улице Жданова	1,0	75-418 ОП МГ 4М-472
Автодорога по улице Мира	1,0	75-418 ОП МГ 4М-473
Автодорога по улице Карла Маркса	1,0	75-418 ОП МГ 4М-474
Автодорога по улице Заводская	1,0	75-418 ОП МГ 4М-475
Автодорога по переулку Безымянный	1,2	75-418 ОП МГ 4М-476
Автодорога по улице Братьев Кашириных	3,8	75-418 ОП МГ 1М-477
Автодорога по улице Борьбы	1,0	75-418 ОП МГ 2М-478
Автодорога по улице Юбилейная	2,4	75-418 ОП МГ 3М-479

Наименование автомобильной дороги	Протяженность , километров	Идентификационный номер
Автодорога по переулку Нефтебазный	1,1	75-418 ОП МГ 3М-480
Автодорога по улице Пьянзина	1,0	75-418 ОП МГ 4М-482
Автодорога по улице 2-я Северная	0,3	75-418 ОП МГ 4М-483
Автодорога по улице 1-я Северная	0,3	75-418 ОП МГ 4М-484
Автодорога по улице Мостовая	0,5	75-418 ОП МГ 4М-485
Автодорога по улице Чапаева	0,3	75-418 ОП МГ 4М-486
Автодорога по улице Почтовая	0,4	75-418 ОП МГ 4М-487
Автодорога по переулку Зайцева	0,5	75-418 ОП МГ 4М-488
Автодорога по переулку Безымянный	0,5	75-418 ОП МГ 4М-489
Автодорога по улице Линейная	0,8	75-418 ОП МГ 4М-490
Автодорога по улице Садовая	0,4	75-418 ОП МГ 4М-491
Автодорога по улице Степная	1,2	75-418 ОП МГ 4М-492
Автодорога по улице Воротилина	0,7	75-418 ОП МГ 4М-493
Автодорога по улице Строительная	0,5	75-418 ОП МГ 4М-494
Автодорога по улице Победы	0,5	75-418 ОП МГ 4М-495
Автодорога по улице Железнодорожная	0,9	75-418 ОП МГ 3М-496
Автодорога по улице Карташева	1,0	75-418 ОП МГ 3М-497
Автодорога по улице Менделеева	0,6	75-418 ОП МГ 4М-498
Автодорога по улице Вагонная	0,9	75-418 ОП МГ 4М-499
Автодорога по улице Акмолинская	2,7	75-418 ОП МГ 4М-500
Автодорога по улице Молодежная	0,6	75-418 ОП МГ 4М-501
Автодорога по улице Высоцкого	0,4	75-418 ОП МГ 4М-502
Автодорога по переулку 40 лет Октября	0,6	75-418 ОП МГ 4М-503
Автодорога по улице Российская	0,8	75-418 ОП МГ 4М-504
Автодорога по улице Цветаевой	0,3	75-418 ОП МГ 4М-505
Автодорога по улице Есенина	0,56	75-418 ОП МГ 4М-506
Автодорога по улице Гончарова	0,44	75-418 ОП МГ 4М-507
Автодорога по улице Горького	0,4	75-418 ОП МГ 4М-508
Автодорога по переулку Тургенева	0,3	75-418 ОП МГ 4М-509
Автодорога по улице Герцена	0,35	75-418 ОП МГ 4М-510
Автодорога по переулку Рылеева	0,4	75-418 ОП МГ 4М-511
Автодорога по переулку Михайловского	0,4	75-418 ОП МГ 4М-512
Автодорога по улице Лермонтова	0,5	75-418 ОП МГ 4М-513
Автодорога по переулку Полевой	0,4	75-418 ОП МГ 4М-373
Автодорога по улице Станционная	1,1	75-418 ОП МГ 4М-374
Автодорога по улице Достоевского	0,6	75-418 ОП МГ 4М-516
Автодорога по улице Шлакоблочная	0,6	75-418 ОП МГ 4М-517
Автодорога по переулку Шахтерский	0,4	75-418 ОП МГ 4М-518
Автодорога по улице Орская	0,4	75-418 ОП МГ 4М-519
Автодорога по улице Луначарского	1,9	75-418 ОП МГ 2М-520
Автодорога по переулку Городской	0,2	75-418 ОП МГ 4М-521
Автодорога по улице Ленина	1,5	75-418 ОП МГ 1М-522
Автодорога по улице Пушкина	1,3	75-418 ОП МГ 1М-523
Автодорога по улице Рассветная	0,4	75-418 ОП МГ 4М-524
Автодорога по переулку Блюхера	0,7	75-418 ОП МГ 4М-525
Автодорога по улице Орджоникидзе, улица Ленина	0,5	75-418 ОП МГ 1М-526
Автодорога по улице Нахимова	1,0	75-418 ОП МГ 4М-527
Автодорога по переулку Зои	0,6	75-418 ОП МГ 4М-528

Наименование автомобильной дороги	Протяженность , километров	Идентификационный номер
Космодемьянской		
Автодорога по улице Калмыкова	0,709	75-418 ОП МГ 3М-529
Автодорога по улице Славы	3,0	75-418 ОП МГ 1М-530
Автодорога по улице Свердлова	1,0	75-418 ОП МГ 1М-515
Автодорога по переулку Дзержинского	1,3	75-418 ОП МГ 3М-532
Автодорога по улице Водопроводная	0,8	75-418 ОП МГ 4М-533
Автодорога по переулку Конечный, улица Свердлова	3,8	75-418 ОП МГ 3М-531
Автодорога по улице Светлая	0,7	75-418 ОП МГ 4М-535
Автодорога по переулку Короткий	0,9	75-418 ОП МГ 4М-536
Автодорога по переулку Сельстрой	0,3	75-418 ОП МГ 4М-537
Автодорога по переулку Земляной	0,3	75-418 ОП МГ 4М-538
Автодорога по переулку Торговый	0,4	75-418 ОП МГ 4М-539
Автодорога по переулку Трансформаторный	1,1	75-418 ОП МГ 4М-540
Автодорога по переулку Башенный	0,4	75-418 ОП МГ 4М-541
Автодорога по переулку Шахтерский	0,5	75-418 ОП МГ 4М-542
Автодорога по переулку Конечный	0,4	75-418 ОП МГ 4М-543
Автодорога по переулку Кривой	0,6	75-418 ОП МГ 4М-544
Автодорога по переулку Цесовский	0,7	75-418 ОП МГ 4М-547
Автодорога по улице Узкая	2,4	75-418 ОП МГ 4М-548
Автодорога по улице Селекционная	0,4	75-418 ОП МГ 4М-549
Автодорога по улице 50-летия Победы	0,4	75-418 ОП МГ 4М-550
Автодорога по улице Спортивная	1,0	75-418 ОП МГ 4М-551
Автодорога по улице Дорожная	0,3	75-418 ОП МГ 4М-552
Автодорога по улице Аграрная	0,4	75-418 ОП МГ 4М-553
Автодорога по улице Отдыха	0,4	75-418 ОП МГ 4М-554
Автодорога по улице Ясная	0,6	75-418 ОП МГ 4М-555
Автодорога по улице Огородная	0,7	75-418 ОП МГ 4М-556
Автодорога по улице Магнитогорская	0,6	75-418 ОП МГ 4М-557
Автодорога по улице Береговая	1,1	75-418 ОП МГ 4М-558
Автодорога по улице Клубная	0,6	75-418 ОП МГ 4М-559
Автодорога по переулку Складской	0,3	75-418 ОП МГ 4М-560
Автодорога по переулку Учебный	0,4	75-418 ОП МГ 4М-561
Автодорога по улице Больничная	1,0	75-418 ОП МГ 4М-562
Автодорога по переулку Монтажников	0,4	75-418 ОП МГ 4М-563
Автодорога по улице Водопроводная	0,8	75-418 ОП МГ 4М-564
Автодорога по переулку Фадеева	0,6	75-418 ОП МГ 4М-565
Автодорога по улице Озерная	0,3	75-418 ОП МГ 4М-566
Автодорога по улице Лесная	0,4	75-418 ОП МГ 4М-567
Автодорога город Карталы,Скважина	0,2	75-418 ОП МГ 2М-568
Автодорога по переулку Бестужева	0,6	75-418 ОП МГ 4М-569
Автодорога по улице Газовиков	0,45	75-418 ОП МГ 4М-570
Автодорога по улице Центральная	0,45	75-418 ОП МГ 4М-571
Автодорога по улице Антона Дейнеко	0,8	75-418 ОП МГ 4М-572
Автодорога по улице Тихая	0,3	75-418 ОП МГ 4М-573
Автодорога по улице 2-ой Стройучасток	0,3	75-418 ОП МГ 4М-574
Автодорога попереулку Хладопункт	0,3	75-418 ОП МГ 4М-575
Автодорога по улице Спецгородок	3,0	75-418 ОП МГ 4М-576

Наименование автомобильной дороги	Протяженность , километров	Идентификационный номер
Автодорога по улице Односторонняя	0,5	75-418 ОП МГ 4М-577
Автодорога по переулку Путепроводный	1,1	75-418 ОП МГ 4М-578
Автодорога по мосту через реку Караталы-Аят по улице Свердлова	0,015	75-418 ОП МГ 1М-549

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их отнесение к категориям автомобильных дорог на территории Карталинского городского поселения осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Автодороги, пролегающие по территории города, находятся преимущественно в неудовлетворительном состоянии. Часть дорог не имеет твердого покрытия, а те, которые имеют, нуждаются в ремонте.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Карталинском городском поселении. Обеспеченность парковками (парковочными местами).

Уровень автомобилизации, в соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования на территории Карталинского городского поселения составляет 350 единиц транспорта.

Таблица 1.4

Уровень автомобилизации Карталинского городского поселения на 2021гг.

Вид автотранспортных средств	Кол-во
	2021 г
Общее количество автотранспортных средств, шт.	9879
Численность населения муниципального образования	28227

Ожидается незначительное увеличение количества зарегистрированных транспортных средств на территории города. Так, в соответствии с динамикой численности населения города, количество жителей ежегодно уменьшается, что в перспективе обеспечивает незначительный рост уровня автомобилизации.

Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются практически у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории города дефицита парковочных мест не наблюдается. Учитывая высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной малоэтажной жилой застройке и дальнейшее развитие индивидуального жилищного строительства, прогнозируется, что жители будут обеспечены местами для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

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

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

Автомобильный транспорт

На территории города пассажирские перевозки наземным транспортом представлены городскими маршрутами (таблица 1.1).

Таблица 1.1

Городские автобусные маршруты города Караталы

Регистрационный	Наименование	Протяженность,
-----------------	--------------	----------------

номер маршрута		км
1	Карталинское АТП – Орский городок	14,5
2	Полтавка – Угольные копи	18
4	Полтавка – Копейский городок	17
5	Городская баня – Карталы-2	18
6	Полтавка – Сенной городок	20
7	Полтавка – Сад «Машиностроитель»	20

Также действуют межмуниципальные маршруты: внутрирайонные (постановление администрации Карталинского района №359 от 06.04.2021)(таблица 1.2), областные (таблица 1.3).

Таблица 1.2

Внутрирайонные автобусные маршруты Карталинского района

Регистрационный номер маршрута	Наименование	Протяженность в прямом (обратном) направлении, км
325	г. Карталы-п. Татищево	44 (68,1)
326	г. Карталы- п. Рассвет	54 (56,6)
327	г. Карталы-п. Коноплянка	68 (70,6)
328	г. Карталы- п. Южно-Степной	35,6 (38,2)
329	г. Карталы- с. Анненское	35,6 (38,20)
490	г. Карталы - п. Новониколаевка	27,1 (29,7)
491	г. Карталы- п. Джабык	135 (107,6)
492	г. Карталы - п. Первомайка	29 (31,6)
493	г. Карталы - п. Снежный	59 (61,6)

Таблица 1.3

Автобусные маршруты Челябинской области, проходящие по территории поселения

Регистрационный номер маршрута	Наименование		Протяженность, км
209	с. Варна	п. Локомотивный	52,5
504	п. Бреды	г. Карталы (автовокзал)	87,0
564	г. Карталы	г. Челябинск (Автовокзал "Центральный")	339,2
568	г. Карталы	г. Челябинск (Автовокзал "Центральный")	339,2
728	г. Карталы	г. Магнитогорск	190,0
748	г. Карталы (автокасса)	г. Магнитогорск (автостанция)	262,0
730	г. Карталы	г. Магнитогорск	182,1

Данные о пассажиропотоках на маршрутах наземного транспорта отсутствуют.

Водный транспорт

На территории города Карталы водное сообщение отсутствует.

Воздушный транспорт

На территории города Карталы воздушное сообщение отсутствует.

Железнодорожный транспорт

В городе сходятся железнодорожные магистрали четырех направлений: Троицкого, Орского, Магнитогорского и Тобольского. На территории поселения находятся 2 ж/д станции: Карталы-1, Карталы-2. Маршруты представлены транзитными маршрутами, а также областными электричками (таблица 1.3). Внутригородское ж/д сообщение отсутствует.

Таблица 1.3

Межмуниципальные ж/д маршруты, станция Карталы-1 (областные)

Регистрационный номер маршрута	Наименование	Протяженность км
7901-7902	Челябинск-Магнитогорск	415,57
	Магнитогорск - Карталы	157,25
	Челябинск - Карталы	261,06

Пассажиропоток пригородного сообщения за 2018 год составил 156582 чел./год, за 2019 год 171926 чел./год.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со сводом правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», затраты времени на трудовые передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) не должны превышать 30 мин. Применительно к г. Карталы данные мероприятия выполняются - размеры селитебной территории населенного пункта таковы, что основные объекты посещения находятся в пределах 30-минутной пешеходной доступности от жилых зон.

Для передвижения пешеходов в селе тротуары и пешеходные дорожки, преимущественно, не предусмотрены. Пешеходные дорожки расположены на ул. Гагарина, пер. Дзержинского, ул. Бр. Кашириных, пер. Комарова, ул. Ленина, пер. Нефтебазный, ул. Пушкина, ул. Свердлова, ул. Славы, ул. Юбилейная, ул. Калмыкова. Общая протяженность тротуаров, в соответствии с генеральным планом Карталинского городского поселения, составляет 14,35 км. На территории города расположена пешеходная зона (между ул. Ленина д.15,17 и ул. Пушкина д. 22,24).

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города не предусмотрены.

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

Грузовое передвижение по территории города осуществляется преимущественно автомобильным транспортом.

Грузовой транспорт представлен автомобилями, обслуживающими предприятия. Информация об ограничениях движения грузового транспорта по территории города отсутствует.

На улично-дорожной сети города работы по ее содержанию осуществляет МУП «Спецстрой», ООО «Эталон». В содержании дорог участвует специализированная техника. Качество содержания дорог находится на удовлетворительном уровне, в зимнее и весеннее время осложнено погодными условиями.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

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

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

На территории Карталинского городского поселения за период 2018-2020 гг. зарегистрировано 37 дорожно-транспортных происшествий (в 2020 – 14 ДТП, в 2019 – 11 ДТП, в 2018 – 12 ДТП). В результате дорожно-транспортных происшествий 40 человек ранено, 3 погибло.

Основными видами ДТП являются: наезд на пешехода (48%), столкновение (35%). К причинам возникновения данных ДТП можно отнести отсутствие или неудовлетворительное состояние пешеходной инфраструктуры, технических средств организации дорожного движения.

Согласно ОДМ 218.6.015-2015, к аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации ДТП) относятся участки дорог, улиц, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди. Согласно ОДМ 218.6.015-2015, места концентрации ДТП на территории г. Карталы отсутствуют.

В настоящее время на автодорогах на территории города безопасность дорожного движения обеспечивается преимущественно дорожными знаками, светофорными объектами.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает

также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработанных газах.

б) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Транспорт по-прежнему остается одним из крупных загрязнителей окружающей среды на территории города. Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

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

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения

В ходе разработки программы была определена целесообразность реализации различных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющих создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда, внешнего сообщения.

Искусственные сооружения в области транспортной инфраструктуры (двухуровневые развязки и проезды и др.) на территории города представлены ж/д переездами на ул. Славы, пер. Красноармейский, путепроводом ул. Славы- ул. Свердлова.

Улично-дорожная сеть города будет развиваться в соответствии с освоением новых площадок (под жилищное, общественное строительство).

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет также сделать вывод о необходимости обустройства твердого покрытия на существующих проезжих частях, ремонтах автомобильных дорог с твердыми покрытиями.

В целях обеспечения безопасности движения планируется развитие системы освещения.

Для организации безопасного движения пешеходов планируется устройство тротуаров и наземных пешеходных переходов.

Кроме того, проанализировано наличие и размещение объектов, обслуживающих транспортных средств (АЗС, СТО). На территории города АЗС находятся по адресам: ул. Братьев Кашириных, 13, ул. Геологов, 1Г, ул. Геологов, 1-3, Нефтебазный переулок, пер. Дзержинского, д. 4, ул. Свердлова, 43, ул. Славы, 33А, ул. Чапаева, 56 (8 шт.). СТО находятся по адресам: ул. Братьев Кашириных, 3Г, пер. Нефтебазный 15, ул. Юбилейная 15, ул. Свердлова 31, ул. Набережная 28, пер. Дзержинского 1, ул. Пьянзина 79, ул. Октябрьская 148, ул. Строителей 20 (9 шт.).

Согласно требованиям к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения, на 1200 легковых автомобилей принимается 1 топливораздаточная колонка автозаправочной станции. Таким образом, размещение дополнительных АЗС на территории города не требуется.

На 1 пост СТО приходится 200 автомобилей. Таким образом, размещение дополнительных СТО на территории города не требуется.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся также остановки общественного транспорта. На территории муниципального образования имеются остановочные пункты – 92 шт. (согласно программы комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры, утвержденной постановлением администрации Карталинского городского поселения от 13.12.2016г. № 1099), а также здание автовокзала (ул. Пушкина, 14В).

Кроме того, проведен анализ парковочного пространства на территории города. Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются практически у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории города дефицита парковочных мест не наблюдается. Учитывая высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной малоэтажной жилой застройке, прогнозируется, что жители будут обеспечены местами для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ(ред. от 10.01.2021);
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 17.01.2021) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 01.03.2021)«О Правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007г. № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
7. Схема территориального планирования Карталинского района (решение собрания депутатов Карталинского муниципального района №22-Н от 29.04.2010);
8. Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
9. СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
10. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
11. ОДМ 218.4.0052010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах.
12. «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003.
13. Устав муниципального образования Карталинского муниципального района.
14. Генеральный план Карталинского городского поселения.
15. Иные нормативные правовые акты и нормативные технические документы.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. От23.05.2020 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского 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 области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий;
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- условия для пешеходного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог муниципального образования определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов.

Содержание автомобильных дорог на территории Карталинского городского поселения выполняется в плановом порядке. Качество содержания дорог находится на среднем уровне. В целом необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения ограничено отсутствием целевого финансирования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Карталинского городского поселения. К недостаткам дорожной сети относится необходимость обустройства твердого покрытия на автомобильных дорогах, и комплексно решить проблему поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения предусматривается реализация и финансирование затрат на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, которые позволят существенно улучшить состояние инфраструктуры муниципального образования и добиться опережающего роста инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организации нового бизнеса и производств на территории Карталинского городского поселения.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ КАРТАЛИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Демографическая ситуация

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель социальной инфраструктуры — это удовлетворение потребностей населения.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Для определения направления развития территории Карталинского городского поселения выполнено прогнозирование численности населения.

Расчетная численность населения на первую очередь проекта и расчетный срок представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Прогноз численности населения Карталинского городского поселения

Населенный пункт	Население, чел					
	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Карталинское городское поселение	28150	28037	27924	27811	27697	27018

Объем планируемого жилищного строительства

Прогноз строительства жилья на территории Карталинского городского поселения проводился в рамках разработки Генерального плана. Прогноз строительства жилья был проведен для периода до 2035 года. Согласно нему, жилищный фонд к 2035 году возрастет до 943,8тыс.кв.м., средняя обеспеченность населения жильем составит 30кв.м./чел.

Таблица 2.2.

Характеристики жилого фонда Карталинского городского поселения

Показатель	Ед. изм.	2014	2035
Средняя обеспеченность жильем	м ² /чел.	23,74	30
Существующий сохраняемый жилищный фонд	тыс. м ²	682,8	943,8
Объем нового жилищного строительства	тыс. м ²	-	261

Для обеспечения новых жилых домов транспортной инфраструктурой необходимо предусмотреть строительство автомобильных дорог на территории поселения (мероприятие предусмотрено разделом 2.4).

2.2. Прогноз транспортного спроса Карталинского городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

На расчетный срок предполагается сохранение существующих маршрутов пассажирских перевозок наземного (автомобильного) транспорта. Существенного роста пассажиропотока на маршрутах не прогнозируется.

Таблица 2.3

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед.изм.	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Количество внутримunicipальных маршрутов	ед.	6	6	6	6	6	6
Протяженность внутримunicipальных маршрутов, км	км	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5
Количество межмunicipальных маршрутов	ед.	16	16	16	16	16	16
-наземных	ед.	16	16	16	16	16	16
Протяженность межмunicipальных маршрутов, км	км	2441,5	2441,5	2441,5	2441,5	2441,5	2441,5

На территории муниципального образования предполагается сохранение существующих маршрутов ж/д транспорта (таблица 2.4). На основании данных о динамике пассажиропотока в г. Карталы ООО «РЖД» за 2018-2019 гг., ожидается увеличение пассажиропотока на маршрутах.

Таблица 2.4

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2031 года

Показатель	Ед.изм.	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Количество внутримunicipальных маршрутов	ед.	0	0	0	0	0	0
Протяженность внутримunicipальных маршрутов, км	км	0	0	0	0	0	0
Количество межмunicipальных маршрутов	ед.	3	3	3	3	3	3
Протяженность межмunicipальных маршрутов	км	833,9	833,9	833,9	833,9	833,9	833,9
Пассажиропоток	чел./год	202614	217958	233302	248646	263990	356054

На территории муниципального образования деятельность воздушного и водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется.

Таблица 2.5

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2031 года

Наименование показателя	Ед. изм.	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Всего вылетов	выл.	На территории Карталинского городского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
- вертолетных	выл.						
- самолетных	выл.						
Перевезенных пассажиров	тыс.чел						

Таблица 2.6

Показатели деятельности водного транспорта до 2031 года

Показатель	Ед.изм.	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Количество маршрутов	ед.	На территории Карталинского городского поселения деятельность водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
Протяженность	км						

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта предусматривается сохранение автомобильного сообщения внутри города, а также сохранение обеспечения города внешними ж/д и автомобильными транспортными путями. Транспортная связь внутри города будет осуществляться личным транспортом,

автобусами, пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Таблица 2.7

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Железнодорожные станции	ед.	2	2	2	2	2	2
Причал, пристань, порт	ед.	-	-	-	-	-	-
Вертолетная площадка	ед.	-	-	-	-	-	-
Число остановочных площадок	ед.	92	92	92	92	92	92

2.4. Прогноз развития дорожной сети

Основными направлениями развития дорожной сети Карталинского городского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет содержания и реконструкции автомобильных дорог. В соответствии с генеральным планом Карталинского городского поселения, к 2035 году протяженность реконструируемых дорог должна составить 74,15 км. К расчетному году программы протяженность дорог будет принята в размере 54,4 км.

Кроме того, программой предусмотрено строительство автомобильных дорог, обеспечивающих транспортное сообщение с вновь осваиваемыми площадками жилищного строительства. В соответствии с генеральным планом Карталинского городского поселения, к 2035 году протяженность дорог должна составить 248,9 км. К расчетному году программы протяженность дорог была принята в размере 225,6 км.

Таблица 2.8

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2031 года, км

Наименование показателя	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Реконструированных а/д, км	4,9	9,9	14,8	19,8	24,7	54,4
Протяженность УДС, км	167,5	173,3	179,1	184,9	190,8	225,6

2.5. Прогноз уровня автомобилизации

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 405 единиц/1000 жителей.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2031 года, представлены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2031 года, ед.

Показатели	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Численность населения, чел.	28150	28037	27924	27811	27697	27018
Количество ТС, ед.	9993	10093	10192	10290	10386	10942

Жителям индивидуальной жилой застройки необходимо хранить личный транспорт на территории своих приусадебных участков. Недостающие места хранения личного транспорта необходимо восполнять за счет размещения наземных стоянок на территории жилой застройки согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта».

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по содержанию, реконструкции, освещению дорог, строительству и реконструкции пешеходной инфраструктуры.

Таблица 2.10

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2031 года

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2031
1	Число зарегистрированных ДТП	ед.	37	13	13	12	12	11	9
2	Количество пострадавших в ДТП	ед.	40	15	15	14	14	13	10
3	Количество погибших в ДТП	ед.	3	0	0	0	0	0	0

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Поддержание обустройства автомобильных дорог общего пользования.

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

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

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения, в связи с чем усилится влияние негативных факторов, рассмотренных в п. 1.10 данной программы. В целом, все большее количество легковых транспортных средств, принадлежащих населению, соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

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.

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

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

При прогнозировании учитывалась динамика численности населения, деловая активность региона. По итогам сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Были разработаны 3 сценария на вариантной основе – вариант 1 (базовый), вариант 2 (реалистичный) и варианта 3 (оптимистичный).

Вариант 1(базовый). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения реконструкций и строительства объектов транспортной инфраструктуры. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

Вариант 2(реалистичный). Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями с реализацией всех предложений по реконструкции. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок.

Вариант 3(оптимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности, и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет стабилизация инвестиционной привлекательности территории.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2031 года

Показатель	Ед. изм	Существующее положение	Вариант№1	Вариант№2	Вариант№3
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество маршрутов наземного транспорта (городские/ пригородные)	ед.	6/16	6/16	6/16	6/16
Протяженность наземных маршрутов(городские/ пригородные)	км	107,5/2441,5	107,5/2441,5	107,5/2441,5	107,5/2441,5
Прогнозные показатели деятельности железнодорожного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество маршрутов ж/д транспорта (городские/ пригородные)	ед.	0/3	0/3	0/3	0/3
Протяженность маршрутов ж/д транспорта (городские/ пригородные)	км	0/833,9	0/833,9	0/833,9	0/833,9
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Число ж/д станций	ед.	2	2	2	2
Число остановочных площадок	ед.	92	92	92	92
Обеспеченность объектами обслуживания автомобильного транспорта	%	100	100	100	100

Показатель	Ед. изм	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
Содержание системы уличного освещения	%	100	100	100	100
Протяженность реконструируемых дорог	км	-	0	54,4	54,4
Протяженность улично-дорожной сети	км	167,5	167,5	167,5	225,6
Протяженность пешеходных дорожек	км	14,5	14,5	22,5	22,5
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения					
Количество зарегистрированных ТС	ед.	9879	10942	10942	10942
Кол-во ДТП	ед. /год	14	14	9	9

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2031 г.

Пассажи́рские перевозки в настоящее время осуществляются по 22 наземным и 3 ж/д маршрутам, обслуживают маршруты объекты транспортной инфраструктуры: 2 ж/д станции, 92 остановочных пункта. Вариантами развития транспортной инфраструктуры предполагается сохранение существующей маршрутной сети и транспортной инфраструктуры для транспорта общего пользования.

Вариантами развития транспортной инфраструктуры предлагается сохранение объектов обслуживания автомобильного транспорта (станций технического обслуживания, АЗС). Строительство новых объектов возможно осуществлять с привлечением внебюджетных инвестиций.

Вариантами развития транспортной инфраструктуры предлагается содержание системы уличного освещения в полном объеме (замена лампочек и др.). Развитие системы уличного освещения предлагается осуществлять за счет внебюджетных инвестиций.

Вторым и третьими вариантами предусмотрена реконструкция автомобильных дорог. При реконструкции и строительстве дорог дорожное полотно выполнить в твердом асфальтовом исполнении для всех улиц и проездов.

Увеличение протяженности улично-дорожной сети предусмотрено третьим вариантом за счет строительства автомобильных дорог во вновь осваиваемых территориях, определенных под жилищное строительство.

Вторым и третьим вариантами развития транспортной инфраструктуры предусмотрено строительство тротуаров на улицах: Красноармейский пер., ул. Пролетарская, ул. Чкалова, ул. Карташева, ул. Бр. Кашириных, пер. Нефтебазовый, ул. Водопроводная, Короткий пер.

На первую очередь и расчетный срок предусматривается незначительный рост уровня автомобилизации. Несмотря на это, дефицита парковочных мест не ожидается.

Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Так, наряду с остальными мероприятиями, всеми вариантами предусматривается содержание автомобильных дорог (в т.ч. текущий ремонт дорог, содержание технических средств организации дорожного движения).

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Карталинского городского поселения представляется реализация третьего (оптимистичного) варианта развития транспортной инфраструктуры.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

На расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения в связи с реконструкцией, строительством новых участков улично-дорожной сети, развитием инфраструктуры водного и воздушного транспорта, пешеходной инфраструктуры на территории Карталинского городского поселения. Предусмотрены мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц, увеличение количества объектов обслуживания транспорта.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушный транспорт

На территории Карталинского городского поселения развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

Водный транспорт

На территории Карталинского городского поселения развитие водного транспорта на перспективу не планируется.

Железнодорожный транспорт

На территории Карталинского городского поселения развитие железнодорожного транспорта на перспективу не планируется.

Автомобильный транспорт

В части автомобильных дорог предусматриваются мероприятия по содержанию, реконструкции и капитальному и текущему ремонту автомобильных дорог. Мероприятия по реконструкции автомобильных дорог предусмотрены генеральным планом Карталинского городского поселения и предусматривают обустройство твердых покрытий на автомобильных дорогах. Капитальный ремонт предусмотрен на автомобильных дорогах с твердым покрытием. Текущий ремонт автомобильных дорог предусматривает локальный ремонт дорожных покрытий (ямочный ремонт), осуществляется ежегодно при выявлении недостатков улично-дорожной сети. Содержание автомобильных дорог проводится ежегодно, включает в зимнее время: вывоз снега, устранение наледи; в летнее время: грейдирование автомобильных дорог, нанесение разметки; круглогодично: содержание технических средств организации дорожного движения (мытье, своевременная замена дорожных знаков, мытье, замена лампочек и настройка светофоров, ремонт искусственных неровностей), содержание автобусных остановок (расчистка от снега остановочных площадок, ремонт и мытье павильонов).

Таблица 4.1

Мероприятия в области автомобильного транспорта на территории Карталинского городского поселения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %		
		Бюджетные средства		внебюджетные средства
		Областной бюджет	Местный бюджет	
1 Мероприятие «Капитальный ремонт автомобильных дорог»	2021-2025	100	-	-
1.1 капитальный ремонт Водопроводная, 0,8 км	2021	100	-	-
1.2 капитальный ремонт Короткий, 0,9 км	2021	100	-	-

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %		
		Бюджетные средства		внебюджетные средства
		Областной бюджет	Местный бюджет	
1.3 капитальный ремонт Ленина, 1,5 км	2021	100	-	-
1.4 капитальный ремонт Пушкина, 1,3 км	2021	100	-	-
1.5 капитальный ремонт Гагарина, 2,3 км	2022	100	-	-
1.6 капитальный ремонт Братьев Кашириных, 3,8 км	2022-2023	100	-	-
1.7 капитальный ремонт Октябрьская, 2,75 км	2023	100	-	-
1.8 капитальный ремонт Нефтебазный, 1,1 км	2024	100	-	-
1.9 капитальный ремонт Советская, 2,7 км	2025	100	-	-
2 Мероприятие «Реконструкция автомобильных дорог»	2021-2031	100	-	-
2.1 реконструкция Пьянзина, 1 км	2022	100	-	-
2.2 реконструкция Больничная, 1 км	2022	100	-	-
2.3 реконструкция Жданова, 1 км	2022	100	-	-
2.4 реконструкция Зеленая, 1,5 км	2022	100	-	-
2.5 реконструкция Карташева, 1 км	2022	100	-	-
2.6 реконструкция Пролетарская, 1,9 км	2022	100	-	-
2.7 реконструкция Чкалова, 1,1 км	2022	100	-	-
2.8 реконструкция Уральский, 1,25 км	2023	100	-	-
2.9 реконструкция Заводская, 1 км	2023	100	-	-
2.10 реконструкция Калинина, 1 км	2023	100	-	-
2.11 реконструкция Комсомольская, 1,5 км	2023	100	-	-
2.12 реконструкция Копейский, 1 км	2023	100	-	-
2.13 реконструкция Кузнечный, 1 км	2024	100	-	-
2.14 реконструкция Лобырина, 1 км	2024	100	-	-
2.15 реконструкция Локомотивный, 1 км	2024	100	-	-
2.16 реконструкция Луговая, 1,4 км	2024	100	-	-
2.17 реконструкция Мастеровой, 1 км	2025	100	-	-
2.18 реконструкция Матросова, 1 км	2025	100	-	-
2.19 реконструкция Маяковского, 1,1 км	2025	100	-	-
2.20 реконструкция Мира, 1 км	2025	100	-	-
2.21 реконструкция Набережная, 2,85 км	2026-2031	100	-	-
2.22 реконструкция Нахимова, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.23 реконструкция Новостроющая, 1,4 км	2026-2031	100	-	-
2.24 реконструкция Новый, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.25 реконструкция Опорный, 1,2 км	2026-2031	100	-	-
2.26 реконструкция Орджоникидзе, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.27 реконструкция Первомайский, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.28 реконструкция Пионерский, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.29 реконструкция Просвещения, 2,15 км	2026-2031	100	-	-
2.30 реконструкция Совхозный, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.31 реконструкция Спортивная, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.32 реконструкция Станционная, 1,1 км	2026-2031	100	-	-
2.33 реконструкция Степная, 1,2 км	2026-2031	100	-	-
2.34 реконструкция Суворова, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.35 реконструкция Титова, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.36 реконструкция Трансформаторный, 1,1 км	2026-2031	100	-	-
2.37 реконструкция Труда, 1,3 км	2026-2031	100	-	-
2.38 реконструкция Узкая, 2,4 км	2026-2031	100	-	-
2.39 реконструкция Школьный, 1 км	2026-2031	100	-	-
2.40 реконструкция Электрификаторов, 1,1 км	2026-2031	100	-	-
3 Мероприятие «Содержание автомобильных дорог»	2021-2031	-	100	-

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %		
		Бюджетные средства		внебюджетные средства
		Областной бюджет	Местный бюджет	
3.1 Содержание дорог зимнее	2021-2031	-	100	-
3.2 Содержание дорог летнее	2021-2031	-	100	-
3.3 Содержание ТСОДД на улично-дорожной сети	2021-2031	-	100	-
3.4 Ремонт и содержание существующих автобусных остановок – 92 шт.	2021-2031	-	100	-
4 Мероприятие «Текущий ремонт автомобильных дорог»	2021-2031	-	100	-

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

Предполагается сохранение существующей системы обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта предлагается осуществлять по существующим межмуниципальными внутригородским наземными ж/д маршрутам.

Программой предусмотрено мероприятие по содержанию и ремонту существующих автобусных остановок (92 шт.) (мероприятие предусмотрено разделом 4.1). Мероприятие предусматривает расчистку от снега остановочных площадок, ремонт и мытье павильонов. Также содержание остановок косвенно связано с содержанием ТСОДД (мытьё, своевременная замена дорожных знаков) (мероприятие по содержанию ТСОДД предусмотрено разделом 4.1).

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено сохранение автомобильных дорог объектами дорожного сервиса – станциями технического обслуживания и автозаправочными станциями.

В г. Карталы основными принципами размещения объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранить существующие объекты хранения транспортных средств;
- предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для транспорта инвалидов;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных и малоэтажных домах, размещаются на придомовых участках.

В связи с этим, мероприятий по развитию парковочного пространства на территории Карталинского городского поселения не предусмотрено.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства тротуаров, освещения участков автомобильных дорог.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с пешеходным движением (строительство тротуаров). Строительство тротуаров предусмотрено на главных улицах города и проводится одновременно с проведением мероприятий по реконструкции (капитальному ремонту) соответствующей улицы. Строительство тротуаров должно проводиться в комплексе с обустройством наземных пешеходных переходов (в т.ч. установкой дорожных знаков, разметки), обеспечением освещения. Тротуары должны иметь твердое покрытие, отделение от проезжей части (парковочных карманов) бортовым камнем. На пешеходных переходах необходимо обустройство пандусов.

2. Содержание системы уличного освещения (своевременная замена лампочек и др.).

3. Развитие системы уличного освещения (строительство опор освещения, подключение к общей сети) предусмотрено за счет средств инвесторов - застройщиков соответствующих территорий.

Таблица 4.2

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %		
		Бюджетные средства		внебюджетны е средства
		Областной бюджет	Местный бюджет	
1 Мероприятие «Строительство тротуаров вдоль улиц»	2021-2024	100	-	-
1.1 Строительство тротуара на ул. Пролетарская на участке от ул. Свердлова до пер. Красногвардейская, 1,3 км	2022	100	-	-
1.2 Строительство тротуара на пер. Красногвардейский на участке от ул. Пролетарская до ул. Чкалова, 0,5 км	2022	100	-	-
1.3 Строительство тротуара на ул. Чкалова на участке от Красногвардейский пер. до ул. Карташева, 1 км	2022	100	-	-
1.4 Строительство тротуара на ул. Карташева на участках: от ул. Чкалова до Школы №31, от остановки «Восточный» до ул. Горького, 1,2 км	2022	100	-	-
1.5 Строительство тротуара на пер. Нефтебазный (обеспечение тротуаром улицы целиком), 0,8 км	2024	100	-	-
1.6 Строительство тротуара на ул. Братьев Кашириных (обеспечение тротуаром улицы целиком), 2,7 км	2022-2023	100	-	-
1.7 Строительство тротуара на пер. Короткий, 0,9 км	2021	100	-	-
1.8 Строительство тротуара на ул. Водопроводная, 0,8 км	2021	100	-	-
2 Мероприятие «Содержание системы уличного освещения»	2021-2031	-	100	-
3 Мероприятие «Развитие системы уличного освещения»	2021-2031	-	-	100

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

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта связаны с содержанием и реконструкцией автомобильных дорог (мероприятия предусмотрены разделом 4.1).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Карталинского городского поселения

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования межмуниципального и местного значения (в первую очередь их содержание, реконструкция).

Кроме того, предусматривается строительство новых автомобильных дорог на территории вновь осваиваемых территорий для жилищного строительства. В соответствии с генеральным планом Карталинского городского поселения, к 2035 году протяженность

дорог должна составить 248,9 км. К расчетному году программы протяженность дорог была принята в размере 225,6 км, то есть к расчетному сроку предусмотрено строительство 58,1 км дорог. Расположение, трассировка, сроки строительства автомобильных дорог должно быть принято в соответствии с проектной документацией объекта застройки, и осуществляться при помощи средств инвесторов – застройщиков территорий.

Таблица 4.3

Мероприятия по развитию сети дорог

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Мероприятие «Строительство автомобильных дорог», 58,1	2021-2031	-	100

5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Чтобы увеличить безопасность дорожного движения, необходимо провести следующие мероприятия на территории Карталинского городского поселения:

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
- содержание автомобильных дорог, в т.ч. ТСОДД, текущий ремонт дорог (мероприятие предусмотрено разделом 4.1);
- содержание развитие системы освещения (мероприятие предусмотрено разделом 4.4);
- развитие пешеходной инфраструктуры (мероприятие предусмотрено разделом 4.4).

Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к ДТП, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дорогах.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов, предусматривают обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков улично-дорожной сети.

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

5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфорта для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;

- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств и негативного влияния на окружающую среду;
- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
- управления работой пассажирского транспорта, обеспечения надежности его работы и увеличения скорости и регулярности движения;
- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
- электронных платежей за транспортные услуги.

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 «Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы)», в соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем).

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

- информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансфертов;
- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;
- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами, или агрегатами транспортных средств;
- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссmodalных перемещений грузов с полученными разрешениями;
- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;
- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);
- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;
- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;
- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;
- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;
- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли

из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки, должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса.

В настоящее время обозначенные проблемы на территории муниципального образования отсутствуют. В связи с этим внедрение ИТС для Карталинского городского поселения нецелесообразно.

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

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную 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 автотранспорта 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 АЗС колонкой с газомоторным топливом (мероприятие предусматривается за счет внебюджетных источников).

Уменьшение выбросов вредных веществ возможно также при более рациональной схеме организации движения на маршруте транспортных средств, снижающей время движения транспортных средств по улично-дорожной сети, количество остановок, время задержек, повышающей скорость сообщения. Необходимо добиваться как можно меньшего времени движения транспортных средств на переходных режимах, поскольку именно при переходных режимах наблюдается повышенный выброс загрязняющих веществ.

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, также связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в населенных пунктах. К таким мероприятиям, помимо действий, связанных с улучшением эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

- применение экологических добавок в дорожном полотне.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С этой целью предусмотрено сохранить взаимодействие администрации муниципального образования с транспортным предприятием, занимающимся содержанием автомобильных дорог.

6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мероприятия по реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Карталинского городского поселения включают мероприятия по реконструкции следующих автомобильных дорог:

- реконструкция Пьянзина, 1 км
- реконструкция Больничная, 1 км
- реконструкция Жданова, 1 км
- реконструкция Зеленая, 1,5 км
- реконструкция Уральский, 1,25 км
- реконструкция Заводская, 1 км
- реконструкция Калинина, 1 км
- реконструкция Комсомольская, 1,5 км
- реконструкция Копейский, 1 км
- реконструкция Кузнечный, 1 км
- реконструкция Лобырина, 1 км
- реконструкция Локомотивный, 1 км
- реконструкция Луговая, 1,4 км
- реконструкция Мастеровой, 1 км
- реконструкция Матросова, 1 км
- реконструкция Маяковского, 1,1 км
- реконструкция Мира, 1 км
- реконструкция Набережная, 2,85 км
- реконструкция Нахимова, 1 км
- реконструкция Новостроющая, 1,4 км
- реконструкция Новый, 1 км
- реконструкция Опорный, 1,2 км
- реконструкция Орджоникидзе, 1 км
- реконструкция Первомайский, 1 км
- реконструкция Пионерский, 1 км
- реконструкция Просвещения, 2,15 км
- реконструкция Совхозный, 1 км
- реконструкция Спортивная, 1 км
- реконструкция Станционная, 1,1 км
- реконструкция Степная, 1,2 км
- реконструкция Суворова, 1 км
- реконструкция Титова, 1 км
- реконструкция Трансформаторный, 1,1 км
- реконструкция Труда, 1,3 км
- реконструкция Узкая, 2,4 км
- реконструкция Школьный, 1 км
- реконструкция Электрификаторов, 1,1 км

Мероприятие по строительству объектов транспортной инфраструктуры на территории предусматривает строительство новых автомобильных дорог на территории вновь осваиваемых территорий для жилищного строительства. В соответствии с генеральным планом Карталинского городского поселения, к 2035 году протяженность дорог должна составить 248,9 км. К расчетному году программы протяженность дорог была принята в размере 225,6 км, то есть к расчетному сроку предусмотрено строительство 58,1 км дорог. Расположение, трассировка, сроки строительства автомобильных дорог должно быть принято в соответствии с проектной документацией

объекта застройки, и осуществляться при помощи средств инвесторов – застройщиков территорий.

7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса Карталинского городского поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по обеспечению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (содержание дорог);

- выполнение комплекса работ по строительству, конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (реконструкция, строительство новых автомобильных дорог).

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Челябинской области и Карталинского городского поселения, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из бюджета области определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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.

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

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости реализации мероприятий, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров объекта на основании изучения местных условий.

На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная стоимость. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

- стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;

- стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
- стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;
- оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 7.1. Включает в себя оценку величины необходимых капитальных вложений, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов транспортной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам работ.

Таблица 7.1

Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Карталинского городского поселения

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источник финансирования
	Всего	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2025 г	2026-2031гг	
Мероприятия по развитию сети дорог Карталинского городского поселения								
1 Мероприятие «Капитальный ремонт автомобильных дорог»	399226,5	104895	97902	108391,5	25641	62937	-	Областной бюджет
1.1 капитальный ремонт Водопроводная, 0,8 км	18648	18648	-	-	-	-	-	
1.2 капитальный ремонт Короткий, 0,9 км	20979	20979	-	-	-	-	-	
1.3 капитальный ремонт Ленина, 1,5 км	34965	34965	-	-	-	-	-	
1.4 капитальный ремонт Пушкина, 1,3 км	30303	30303	-	-	-	-	-	
1.5 капитальный ремонт Гагарина, 2,3 км	53613	-	53613	-	-	-	-	
1.6 капитальный ремонт Братьев Кашириных, 3,8 км	88578	-	44289	44289	-	-	-	
1.7 капитальный ремонт Октябрьская, 2,75 км	64102,5	-	-	64102,5	-	-	-	
1.8 капитальный ремонт Нефтебазный, 1,1 км	25641	-	-	-	25641	-	-	
1.9 капитальный ремонт Советская, 2,7 км	62397	-	-	-	-	62937	-	
2 Мероприятие «Реконструкция автомобильных дорог»	1413873,1	-	247537	167451,5	128136,8	119400,2	751347,6	Областной бюджет
2.1 реконструкция Пьянзина, 1 км	29122	-	29122	-	-	-	-	
2.2 реконструкция Больничная, 1 км	29122	-	29122	-	-	-	-	
2.3 реконструкция Жданова, 1 км	29122	-	29122	-	-	-	-	
2.4 реконструкция Зеленая, 1,5 км	43683	-	43683	-	-	-	-	
2.5 реконструкция Карташева, 1 км	29122	-	29122	-	-	-	-	
2.6 реконструкция Пролетарская, 1,9 км	55331,8	-	55331,8	-	-	-	-	
2.7 реконструкция Чкалова, 1,1 км	32034,2	-	32034,2	-	-	-	-	
2.8 реконструкция Уральский, 1,25 км	36402,5	-	-	36402,5	-	-	-	
2.9 реконструкция Заводская, 1 км	29122	-	-	29122	-	-	-	
2.10 реконструкция Калинина, 1 км	29122	-	-	29122	-	-	-	
2.11 реконструкция Комсомольская, 1,5 км	43683	-	-	43683	-	-	-	
2.12 реконструкция Копейский, 1 км	29122	-	-	29122	-	-	-	
2.13 реконструкция Кузнечный, 1 км	29122	-	-	-	29122	-	-	
2.14 реконструкция Лобырина, 1 км	29122	-	-	-	29122	-	-	
2.15 реконструкция Локомотивный, 1 км	29122	-	-	-	29122	-	-	
2.16 реконструкция Луговая, 1,4 км	40770,8	-	-	-	40770,8	-	-	
2.17 реконструкция Мастеровой, 1 км	29122	-	-	-	-	29122	-	
2.18 реконструкция Матросова, 1 км	29122	-	-	-	-	29122	-	

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источник финансирования
	Всего	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2025 г	2026-2031гг	
2.19 реконструкция Маяковского, 1,1 км	32034,2	-	-	-	-	32034,2	-	Местный бюджет
2.20 реконструкция Мира, 1 км	29122	-	-	-	-	29122	-	
2.21 реконструкция Набережная, 2,85 км	82997,7	-	-	-	-	-	82997,7	
2.22 реконструкция Нахимова, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.23 реконструкция Новостроющая, 1,4 км	40770,8	-	-	-	-	-	40770,8	
2.24 реконструкция Новый, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.25 реконструкция Опорный, 1,2 км	34946,4	-	-	-	-	-	34946,4	
2.26 реконструкция Орджоникидзе, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.27 реконструкция Первомайский, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.28 реконструкция Пионерский, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.29 реконструкция Просвещения, 2,15 км	62612,3	-	-	-	-	-	62612,3	
2.30 реконструкция Совхозный, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.31 реконструкция Спортивная, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.32 реконструкция Станционная, 1,1 км	32034,2	-	-	-	-	-	32034,2	
2.33 реконструкция Степная, 1,2 км	34946,4	-	-	-	-	-	34946,4	
2.34 реконструкция Суворова, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.35 реконструкция Титова, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.36 реконструкция Трансформаторный, 1,1 км	32034,2	-	-	-	-	-	32034,2	
2.37 реконструкция Труда, 1,3 км	37858,6	-	-	-	-	-	37858,6	
2.38 реконструкция Узкая, 2,4 км	69892,8	-	-	-	-	-	69892,8	
2.39 реконструкция Школьный, 1 км	29122	-	-	-	-	-	29122	
2.40 реконструкция Электрификаторов, 1,1 км	32034,2	-	-	-	-	-	32034,2	
3 Мероприятие «Текущий ремонт автомобильных дорог»	10000	1000	1000	1000	1000	1000	5000	Местный бюджет
4 Мероприятие «Содержание автомобильных дорог»	359050	35905	35905	35905	35905	35905	179525	
5 Мероприятие «Строительство автомобильных дорог»	*	*	*	*	*	*	*	Внебюджетные источники
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения								
1 Мероприятие «Строительство тротуаров вдоль улиц»	79644,3	14716,9	46314,85	11686,95	6925,6	-	-	Областной бюджет
1.1 Строительство тротуара на ул. Пролетарская на участке от ул. Свердлова до пер. Красногвардейская, 1,3 км	11254	-	11254	-	-	-	-	
1.2 Строительство тротуара на пер. Красногвардейский на участке от ул. Пролетарская до ул. Чкалова, 0,5 км	4328,5	-	4328,5	-	-	-	-	
1.3 Строительство тротуара на ул. Чкалова на участке от Красногвардейский пер. до ул. Карташева, 1 км	8657	-	8657	-	-	-	-	
1.4 Строительство тротуара на ул. Карташева на участках: от ул.	10388,4	-	10388,4	-	-	-	-	

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источник финансирования
	Всего	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2025 г	2026-2031гг	
Чкалова до Школы №31, от остановки «Восточный» до ул. Горького, 1,2 км								
1.5 Строительство тротуара на пер. Нефтебазный (обеспечение тротуаром улицы целиком), 0,8 км	6925,6	-	-	-	6925,6	-	-	
1.6 Строительство тротуара на ул. Братьев Кашинриных (обеспечение тротуаром улицы целиком), 2,7 км	23373,9	-	11686,95	11686,95	-	-	-	
1.7 Строительство тротуара на пер. Короткий, 0,9 км	7791,3	7791,3	-	-	-	-	-	
1.8 Строительство тротуара на ул. Водопроводная, 0,8 км	6925,6	6925,6	-	-	-	-	-	
2 Мероприятие «Содержание системы уличного освещения»	1000	100	100	100	100	100	500	Местный бюджет
3 Мероприятие «Развитие системы уличного освещения»	*	*	*	*	*	*	*	Внебюджетные источники
Всего	2262793,9	156617	428758,9	324535	197708	219342	936373	

*Объем вложений определяется проектно-сметной документацией

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2021-2031 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета округа, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F_i - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N_i - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета округа, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$Уэф = Фф/Фп,$$

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);

- удовлетворительный (Уэф 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 8.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Строительство автомобильных дорог - Содержание автомобильных дорог - Текущий ремонт автомобильных дорог 	Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Строительство автомобильных дорог - Содержание автомобильных дорог - Текущий ремонт автомобильных дорог 	Увеличение доступности эффективности грузопотока транспортной инфраструктуры
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - Строительство тротуаров вдоль улиц - Развитие и содержание системы уличного освещения 	Снижение времени в пути пешеходам, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дороги/или их участков	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Строительство автомобильных дорог - Содержание автомобильных дорог - Текущий ремонт автомобильных дорог - Развитие и содержание системы уличного освещения - Строительство тротуаров вдоль улиц 	Снижение вероятности ДТП, снижение загрузки улично-дорожной сети
Развитие сети дорог	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Строительство автомобильных дорог - Содержание автомобильных дорог - Текущий ремонт автомобильных дорог 	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение экологической нагрузки на ОС, улучшение качества обслуживания территорий,

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
	<p>транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>		<p>снижение износа улично-дорожной сети</p>

9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КАРТАЛИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

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.

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории области является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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.

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

Реализация генерального плана округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

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

городских округов и поселений, по общему правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

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

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

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

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры округа 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 Сахалинской области, 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 округа в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с

развитием объектов транспортной инфраструктуры поселения, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории сельсовета должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти.

Транспортная система Карталинского городского поселения является элементом транспортной системы Челябинской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием также бюджета района. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии транспортной инфраструктуры и бюджетные ограничения в части финансирования требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития транспортной инфраструктуры, в том числе заемных средств.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.