

Согласовано _____
Директор ООО «СтройРеконструкция»
Головина Е.В.
« ____ » _____ 2019 г.

Утверждаю _____
Глава Варшавского сельского
поселения Варенников Л.В.
« ____ » _____ 2019 г.

**Программа комплексного развития
транспортной инфраструктуры Варшавского
сельского поселения Карталинского района
Челябинской области на период 2019-2034
годы**

Г. Магнитогорск 2019 г.

Приложение
к постановлению администрации
Варшавского сельского поселения
Карталинского района
Челябинской области
«___»_____2019 г. №___

**Программа комплексного развития транспортной
инфраструктуры Варшавского сельского поселения
Карталинского района Челябинской области
на период 2019-2034 годы**

Оглавление

Введение.....	3
Паспорт программы.....	5
Общие сведения.....	8
1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения.....	15
2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.....	27
3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения.....	40
4. Мероприятия и целевые показатели программы.....	44
5. Финансовое обеспечение программы.....	51
6. Оценка эффективности мероприятий программы.....	55
7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения.....	60

Введение

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития 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 поселения;
- 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;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной

инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. 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

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Варшавского сельского поселения Карталинского района Челябинской области на период 2019- 2034 годы
Основание для разработки программы	Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются: 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; 3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация Варшавского сельского поселения Карталинского района Челябинской области
Цели Программы	• развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; • повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; • Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; • создание условий для управления транспортным спросом.

Задачи Программы	• Увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; • Повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; • Обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; • Увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей; • Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; • создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
Целевые показатели и индикаторы	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: • Финансовое обеспечение исполнения программы; • Количество маршрутов общественного автомобильного транспорта; • Протяженность велосипедных дорожек; • Протяженность улично-дорожной сети; • Протяженность тротуаров; • Уровень автомобилизации населения; • Число зарегистрированных ДТП

Сроки и этапы реализации Программы	Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2034 года. 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.
Объемы и источники финансового обеспечения Программы	Общий объем финансирования Программы составляет в 2017 - 2034 годах – 850 861,77 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018- 2034 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета. Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.

Запланированные мероприятия Программы	Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий: 1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог. 3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги. 4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. 5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения. 6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.
--	--

Общие сведения

Варшавское сельское поселение Карталинского муниципального района Челябинской области образовано в соответствии с Законом Челябинской области от 17 сентября 2004 года № 275-ЗО «О статусе и границах Карталинского муниципального района, городского и сельских поселений в его составе»



Рисунок 1 Ситуационная схема размещения Варшавского сельского поселения.

В состав Варшавского сельского поселения входят:

- поселок Варшавка – административный центр;
- поселок Красный Яр;
- поселок Некрасово.

Административный центр Варшавского сельского поселения - п. Варшавка находится в 33 км от райцентра г. Карталы. Покрытие автодороги - асфальтобетонное.

В землепользование поселения включены земли бывшего совхоза «Варшавский», земли Гослесфонда и территория населенного пункта п. Красный Яр без сельхозугодий.

Основное градообразующее предприятие ООО «Варшавское». Направление хозяйства - мясное животноводство (герефорды), полеводство - кормовые и зерновые культуры.

Два из пяти укрепленных поселений эпохи бронзы находится на территории Варшавского сельского поселения.

Каменный Амбар (Олыино городище) - поселение находится в 10 км от п. Варшавка, на левом берегу р. Карагайлы-Аят. Оборонительные сооружения ограничивают квадратную площадку со сглаженными углами. Памятник открыт в 1982 году, ныне привлек к себе внимание международной археологической экспедиции.

Журумбай - поселение находится 2,2 км восточнее п. Варшавка, на правом берегу р. Карагайлы-Аят. Памятник был обнаружен в 1987 году. Журумбай имеет замкнутую систему оборонительных укреплений трапециевидной в плане формы.

Жилая зона расположена на левом берегу р. Карагайлы-Аят, на противоположном берегу находится производственная зона. Рельеф в поселке всхолмленный, разрезанный логами. Общий уклон, ярко выраженный к реке. Правый берег равнинный, без уклона и ежегодно во время половодья затапливается.

Поселок сформирован тремя параллельными реке улицами. Застройка представлена одноэтажными жилыми домами с приусадебными участками. В центральной части на северной окраине расположены два двухэтажных секционных жилых дома. Планировка поселка регулярная -линейная, вдоль реки Карагайлы-Аят. Каменная застройка в западной и восточной части поселка представлена, в основном, одноэтажными жилыми домами. Улицы широкие, неблагоустроенны, покрытие проезжей части щебеночное, а также выветренными скальными породами. Размеры приусадебных участков составляет от 12 до 20 соток. Индивидуальное жилищное строительство ведется в восточном направлении при въезде в поселок. В западном направлении строительство невозможно из-за близости скальных пород.

Общественный центр сформирован действующей деревянной церковью с колокольней с западной стороны, административным двухэтажным зданием ООО «Варшавское», магазином товаров повседневного спроса и клубом на 200 мест. По периметру площадки общественного центра

расположены администрация сельского поселения в приспособленном здании, магазин и столовая на 50 мест. Имеется средняя школа на 392 учащихся, детский сад на 90 мест, детская школа искусств на 75 мест, 5 магазинов, ФАП, библиотека, филиалы дома быта, сбербанка и отделения связи. При администрации сельского поселения организован МУП ЖКХ.

Существующее ООО «Варшавское» занимается выращиванием зерновых культур и мясным животноводством - откорм КРС (гернефорды) около 6000 голов. Производственная база расположена на противоположном берегу реки и представлена новым и старым животноводческим комплексом, конным двором на 80 лошадей, складским хозяйством, зернотоком, МТМ и топливозаправочным пунктом. Связь жилого поселка с производственной зоной осуществляется по плотине, начато строительство моста через реку Карагайлы-Аят.

В северной окраине находится стоянка сельхозтехники, которую планируется перенести в производственную зону.

В других населенных пунктах сельского поселения все производственные площадки использует ООО «Варшавское».

Скотомогильник, необорудованный, расположен в 2 км южнее производственной ЗОНЫ. Свалка мусора не оборудована, не обвалована, находится на расстоянии 0,5 км северо-западнее поселка.

Кладбище расположено в 500 м севернее поселка, территория огорожена, дорога - полевая.

Поселок Некрасовка

Поселок расположен на левом берегу речки Журумбай и находится 0,5 км от автодороги Карталы -Варшавка. К поселку ведет асфальтовая дорога - съезд с дороги, ведущей в п. Варшавка. Поселок застроен одноэтажными жилыми домами, в основном, деревянными, имеются несколько каменных жилых дома в западной части, представленная одно- и двухквартирными домами. В поселке имеется начальная школа на 20 учащихся (обучаются 15 детей), клуб на 80 мест, ФАП и 1 магазин. Школа начальная, школьников возят в Варшавскую среднюю школу автобусом. Все здания нуждаются в капитальном ремонте из-за большого износа.

Производственная зона, расположенная в южной и юго-восточной части поселка, принадлежит ООО «Варшавское» и представлена фермой КРС и сенокладом, майдвором, мельницей и складским сектором.

К поселку подведен природный газ и установлена ГРП на севере от поселка, планируется газификация поселка. Имеется водопровод. Централизованного источника теплоснабжения нет. Свалка неорганизованная, находится 0,5 км восточнее поселка. Имеются два кладбища: православное -на северо-востоке, мусульманское -на юге от поселка.

Поселок Красный Яр

Поселок расположен на правом берегу р. Сухая. Рядом с поселком проходит дорога Карталы -Магнитогорск. Рельеф в поселке равнинный.

Собственных сельхозугодий населенный пункт не имеет, т.к. Варшавскому сельскому поселению передан только жилая зона поселка, а земли населенного пункта остались на территории Анненского сельского поселения.

Поселок состоит из двух улиц, расположенный вдоль реки. Центральная улица застроена индивидуальными деревянными домами, частично обложенные кирпичом. На параллельной улице имеются двухквартирные каменные жилые дома.

В поселке имеются начальная школа на 60 учащихся, детский сад на 15 мест, клуб на 100 мест, ФАП, 2 магазина.

На левом берегу находится производственная зона ООО «Варшавское». В производственную зону ведет ветхий мост. В производственной зоне сохранилась ферма КРС и сеноклад, свиноферма разобрана.

В юго-восточной части поселка находится мтм и зерноток. Все производственные объекты принадлежат ООО «Варшавское».

Инженерная инфраструктура Варшавского сельского поселения

Электроснабжение

Все населенные пункты электрифицированы.

Газоснабжение

Планируется газификация всего поселка Варшавка. На сегодняшний день газ проведен только к половине жилых домов и к котельной, которая обслуживает среднюю школу, детский сад и Дом культуры и 2-х этажные дома. Возле котельной расположен ГРП. Газ подведен к ГРП п. Некрасова. Готовится документация на газификацию п. Красный Яр и жилой зоны п. Некрасовка.

Связь

В пос. Варшавка имеется АТС на 200 номеров, в остальные населенные пункты - радиотаксофоны. Территория на 50% охвачена сотовой связью (операторы ЮТЕЛ, Теле-2, Мегафон). Ретрансляторов на территории сельского поселения нет.

Водоснабжение

В населенные пункты обеспечены водой, проведен водопровод с наружными кранами и вводами в жилые дома.

Канализация

Местные выгреба, с вывозом на свалку.

Автодороги и объекты сервиса

Автодорога Карталы - Магнитогорск - областного значения и ответвление от автодороги в п. Варшавка имеет асфальтовое покрытие.

Таблица 1 Климатические показатели

Наименование показателя	Единица измерения	Величина показателя
Температурный режим :		
• средняя температура наиболее холодного месяца	С°	-16,5
• средняя температура самого жаркого месяца	С°	+19,1
• продолжительность периода с положительными температурами воздуха	Дней	200
Осадки:		
• среднее количество осадков за год	мм	404
Ветровой режим:		
• максимальная скорость ветра	м/с	28/28
• наибольшая скорость ветра, превышение которой в году для данного района составляет 5%	м/с	8

Район характеризуется как теплый, засушливый. Рельеф — равнинный и возвышенно-равнинный. По природным условиям — степная зона. 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. Расчетная глубина промерзания грунтов составляет 1,6 м. Расчетная температура наиболее холодной пятидневки составляет минус 36°С. Средняя глубина промерзания в г. Карталы. Максимальная глубина промерзания —1,8м. Запасы воды в метровом слое почвы: весной — 100мм, к середине лета запасы влаги падают и к началу массового колошения яровых (I декада июля) составляют — 75мм. На территории района преобладает континентальный климат с недостаточным увлажнением. Суммарная солнечная радиация, важнейший климатообразующий фактор, равна 105 ккал/см3. Минимум приходится на январь (–44 °С), а максимум на июль (+ 39 °С). В среднем за год в районе бывает 141 ясный и 129 пасмурных дней, остальные 195 дней стоит погода с переменной облачностью.

Динамика численности населения.

Таблица 2 Динамика численности населения

Наименование	Численность поселения по годам					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Варшавское сельское поселение	1615	1563	1537	1529	1503	1493

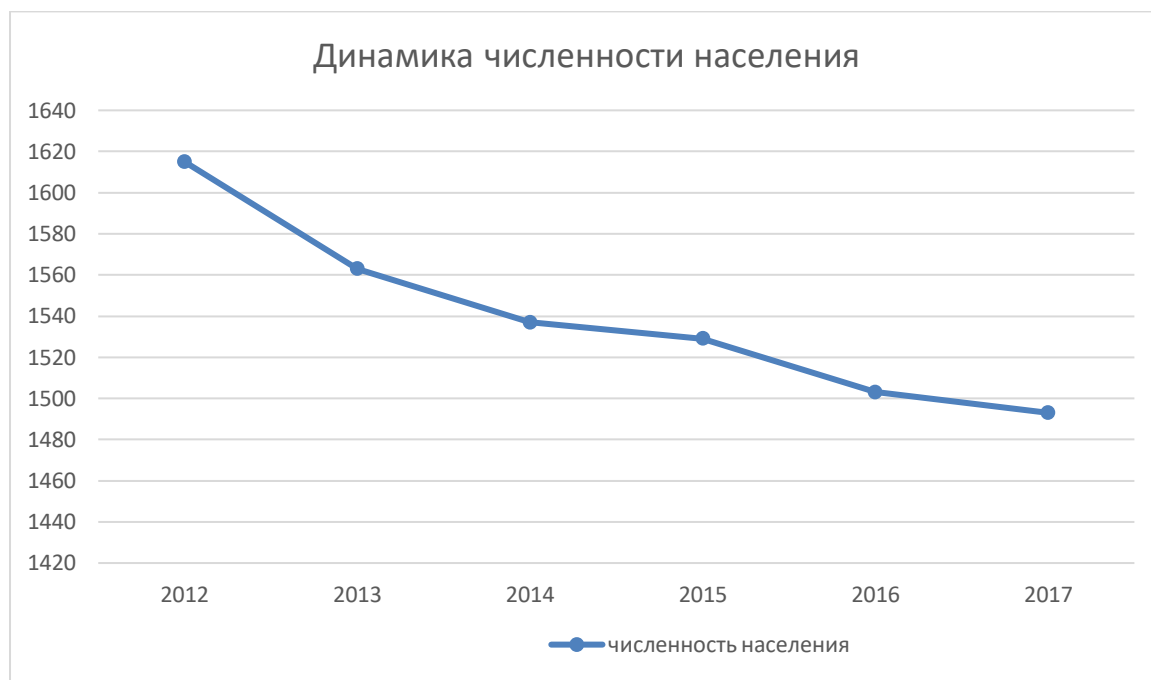


Рисунок 1 Динамика численности населения

Общая площадь земель населенных пунктов, входящих в сельское поселение представлена согласно таблице 3.

Таблица 3 Площадь земель населенных пунктов

№п/п	Наименование населенного пункта	Площадь по генеральному плану
1.	Поселок Варшавка	171,98 га
2.	Поселок Красный Яр	27,54 га
3.	Поселок Некрасово	58,68 га
	Всего	

Использование территории в границах поселения складывается в основном из жилой зоны, производственной зоны, в которой находятся объекты транспорта и мастерские по обслуживанию сельхозтехники, зоны сельскохозяйственного использования и инфраструктурных зон, обслуживающих жилье и производство.

Источником водоснабжения поселка являются подземные воды. Система водоснабжения включает в себя 4 артезианские скважины, 4 водонапорные башни и разводящие сети. Подача воды в разводящую сеть ведется без очистки и обеззараживания. В основной части домовладений частного сектора имеются собственные артезианские скважины, которые используются для полива приусадебных участков и поения домашних животных.

Централизованная канализация в полном объеме отсутствует. Канализована многоэтажная застройка. Сбор жидких отходов из септиков производится муниципальным учреждением «Варшавского сельского поселения» по заявкам с последующим вывозом на очистные сооружения. По Варшавскому сельскому поселению необходимо предусмотреть строительство станций глубокой биологической очистки

Отопление застройки осуществляется посредством эксплуатации котельной (общественные и административные здания, детский сад и школа) и индивидуальных систем отопления индивидуальной жилой застройки, а также поквартирное отопление многоквартирных двухэтажных жилых домов. Производственная застройка отапливается за счет локальных котельных, расположенных на прилегающих территориях. Централизованного горячего водоснабжения в населенном пункте нет. Подача горячей воды в общественно-деловой застройке осуществляется штатными средствами.

Электрификация населенных пунктов соответствует потребностям населения. Варшавское сельское поселение принимает активное участие в областной программе энергосбережения Челябинской области.

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения

Транспортная инфраструктура Варшавского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Карталинского района Челябинской области. Расстояние до районного центра – г. Карталы 33 км. Расстояние до административного центра г. Челябинска 355 км. В Варшавское сельское поселение входят рабочий поселок Варшавка– центр поселения, поселок Красный Яр, поселок Некрасово.

Транспортная структура Карталинского района представляет собой единый каркас (сеть автодорог), связывающий между собой территории населенных пунктов и производственные комплексы.

В настоящее время Карталинский район имеет 86%-ю обеспеченность дорожной сети с твердым покрытием между населенными пунктами. Существующая дорожная сеть имеет 40-48 % износа. Геометрические параметры существующей дорожной сети не всегда соответствуют возросшей интенсивности дорожного движения. В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, происходит увеличение числа введенных в эксплуатацию автозаправочных и автогазозаправочных станций, а также объектов придорожного обслуживания.

Развитие транспортной инфраструктуры Варшавского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения в поселении. Варшавское сельское поселение расположено вдали от федеральных автодорог и железнодорожной ветки.

Водного и воздушного транспортов на территории поселения нет.

На территории Варшавского сельского поселения проходит дорога Автомобильная дорога общего пользования регионального значения, являющаяся собственностью Челябинской области. Проходит по территории Карталинского муниципального района (42,168 км). Идентификационный номер: 74 ОП РЗ 75К-100.

Основной транспортной связью Варшавского сельского поселения с другими муниципальными образованиями является автомобильная дорога Карталы-Снежный. Таким образом, основными планировочными осями, вдоль которых идет развитие населенных пунктов и основных функциональных систем является транспортная магистраль, проходящая через территорию Варшавского сельского поселения.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Варшавского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования поселения 12,4 км из них с твердым покрытием 2 км. Общая площадь улично-дорожной сети (улиц, дорог и т.д.) составляет 24800 м², из них с усовершенствованным покрытием - 4000 м². Протяженность автомобильной дороги п. Варшавка до центра муниципального образования г. Карталы 33 км, до г. Челябинск- 355 км.

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети Варшавского сельского поселения сведены в таблице 6.

Таблица 4 Общая характеристика улично-дорожной сети Варшавского сельского поселения

Показатели	Ед. измерения	2018
Общая площадь земель муниципального образования	гектар	258,2
Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований (на конец года)		
всего	километр	12,4
с твердым покрытием	километр	2,0
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	километр	2,8
Общая протяженность улиц, проездов, набережных (на конец года)	километр	12,4
Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных (на конец года)	километр	2

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Программой предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Улично-дорожная сеть Варшавского сельского поселения представляет собой

сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Уличная сеть имеет построение, повторяющее изгибы вдоль водоемов. Ширина главных улиц колеблется от 5 до 10 метров. Ширина проезжих частей 2-3 м. Основные и главные улицы имеют асфальтовое покрытие. Тротуарное покрытие практически отсутствует. Протяженность автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов 12,4 км. Протяженность тротуаров 1,24 км. Протяженность освещенных улиц 2 км., 16%. На 1 ноября 2019 г. всего установлено 38 уличных светильника, из них в п. Красный Яр - 10, п. Варшавка - 18, п. Некрасово - 10. В Варшавском сельском поселении имеются тротуары вдоль части дорог с асфальтовым покрытием. Протяженность существующих тротуаров составляет 1,24 км. Есть необходимость в строительстве дополнительных тротуаров.

В зимний период производится механизированная очистка от снега муниципальных дорог и тротуаров с посыпкой противогололедным материалом.

Уровень автомобилизации в поселении средний. В рассматриваемом периоде ожидается прирост количества транспортных средств у населения.

Движение интенсивно с 8-30 до 18-00 в основном на центральных улицах населенных пунктов. Уровень нагрузки улично-дорожной сети в поселении низкий. Наиболее загружены ул. Центральная и ул. Набережная.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта удовлетворительное. Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей. Дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

Карталинский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами области. Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки. На территории поселения действуют один пассажирский автотранспортный маршрут: Карталы – Магнитогорск(ежедневно).

Из поселков осуществляется доставка необходимого оборудования и грузов автомобильным транспортом до отдаленных населенных пунктов, вблизи которых производится хозяйственная деятельность. Транспортная инфраструктура представлена автотранспортным предприятием, перевозчики пассажирские и грузовые ,такси. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- высокий процент грунтовых дорог;
- малая пропускная способность существующих автодорог в условиях возрастающего автомобильного потока;
- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса, в том числе станций технического обслуживания.

Состояние автодорог, пролегающих по территории Варшавского сельского поселения, оценивается как удовлетворительное. Один раз в год в Варшавском сельском поселении проводится комиссионное обследование дорог местного значения с оценкой технического состояния. Результаты указанной оценки применяются при планировании работ по ремонту покрытия дорог и составлении смет. Ежегодно проводимые мероприятия по развитию сети улиц и дорог, благоустройству дворовых территорий, повышению безопасности дорожного движения дают свои результаты.

В течении 2018 года проводились следующие мероприятия:

1. выполнен ямочный ремонт дорог – 1,5 км;
2. выполнено грейдирование дорог – 8 км;

В 2018 году МУП «ЖКХ Варшавского сельского поселения» предоставило 20 тонн песчано- соляной смеси для зимнего содержания автодорог. В конце декабря 2018 года было приобретено 3 тонны дизельного топлива для бесперебойной работы спец. техники в зимних условиях.

В 2018 г. продолжались работы по расширению сети уличного освещения. Начиная с декабря администрация закупает энерго-эффективные светодиодные светильники уличного освещения и провод. В октябре – декабре 2018 г. смонтированы линии уличного освещения.

Подготовлены материалы для монтажа линий уличного освещения по ул. Набережная. Закупки материалов для уличного освещения проводят также и сельские территориальные общественные самоуправления в с. Красный Яр и с. Некрасово.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития

дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Недостаточное финансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности территории муниципального образования, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание в сельском поселении безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории муниципального образования Варшавского сельского поселения было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично – дорожной сети. Данные представлены в таблице 5.

Таблица 5 Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично–дорожной сети

Дорожное хозяйство	Ед. изм.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
	тыс. руб.	2275	2384	329

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства муниципального образования Варшавское сельское поселение, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования муниципального образования Варшавское сельское поселение позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

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

Недостаточный уровень развития транспортной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития муниципального образования Варшавское сельское поселение.

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

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

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

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

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной

среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

На территории муниципального образования Варшавское сельское поселение по данным УМВД России по Челябинской области зарегистрировано 1 ДТП в 2017 году и 3 ДТП в 2018 году. При этом в Карталинском районе зарегистрировано 39 ДТП в 2017 году и 34 ДТП в 2018 году. Уровень аварийности рассматриваемой территории низкий.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в муниципальном образовании Варшавское сельское поселение, возможно увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно повышения риска дорожно-транспортных происшествий.

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

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

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

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 магистральных дорогах и на участках с высокой загруженностью улично-дорожной сети.

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.

Основная экологическая нагрузка на территорию муниципального образования связана с автомобильной дорогой регионального значения «Карталы - Магнитогорск» (в границах территории Челябинской области) 74 ОП РЗ 75К-100, которая связывает Варшавское сельское поселение с районным центром г. Карталы и областным центром г. Челябинском.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния источников загрязнения на население согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» необходимо определение и установление санитарно-защитных зон, которая должна отделять объекты негативного воздействия от жилой застройки и социально значимых объектов. В большинстве санитарно-защитных зон расположена жилая застройка, что является грубым нарушением действующего санитарно-гигиенического законодательства.

Санитарные разрывы от категоризованных дорог в границах муниципального образования Варшавское сельское поселение должны быть установлены в соответствии с требованиями п. 8.21 СП 42.13330.2011, в размерах:

- для дорог II, III категории – 100 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки); 50 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до садово-дачной застройки);
- для дорог IV категории – 50 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки); 25 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до садово-дачной застройки).

Характеризуя выбросы от передвижных источников загрязнения атмосферы, следует отметить, что сравнительно небольшая доля таких веществ в общей массе выбросов, как и в прошлые периоды, занимает особое положение, по следующим причинам:

- количество передвижных источников постоянно увеличивается;
- компонентный состав выбросов содержит более 200 вредных веществ, включая высокоопасные, являющиеся активными канцерогенами (бенз(а)пирен);
- низкое расположение точек выброса ЗВ способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;

— высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и вдоль транспортных путей усиливает их суммарный эффект; Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2018);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2018);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2018) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
9. Схема территориального планирования муниципального образования Карталинский муниципальный район;
10. Генеральный план муниципального образования Варшавское сельское поселение Карталинского района.

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

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2018 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в

состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, сельского поселения - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, сельского поселения, 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 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 Челябинской 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 поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Варшавское сельское поселение 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 поселка;

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

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

Рост численности населения

Демографический прогноз – важнейшая составляющая градостроительного проектирования, на основе которой определяются проектные параметры отраслевого хозяйственного комплекса, комплекса общественных услуг, жилищного строительства, регионального рынка труда.

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

По данным администрации Варшавского сельского поселения численность представлена в таблице №6.

Таблица 6 Численность постоянного населения

№ п/п	Наименование сельского поселения	Численность постоянного населения (среднегодовая) (чел.)
	Варшавское сельское поселение	1423
1	п. Варшавка	1003
2	п. Красный Яр	240
3	п. Некрасово	180
	ИТОГО:	1423

Из общего числа проживающих в поселении трудоспособное население составляет 63,56%, которое имеет постоянную работу в социальной сфере, сфере обслуживания, предприятиях сельского хозяйства.

Снижение качества жизни в период рыночных преобразований существенно повлияло на демографическую ситуацию, которая характеризовалась продолжающимся процессом естественной убыли населения, связанной с низкой рождаемостью и высокой смертностью.

Основные причины смертности населения – болезни системы кровообращения (56,1 процента от общего числа умерших от всех причин), злокачественные новообразования (18,9 процента), несчастные случаи (9,2 процента).

Уровень регистрируемой фиксируется на уровне 1,5-2 процентов от экономически активного населения. Основными проблемами рынка труда останутся, сокращение производства, изменение возрастной структуры населения, непривлекательность ряда вакансий из-за низкого уровня заработной платы, структурные диспропорции профессионально-квалификационного состава работников.

По данным паспорта социально экономического развития Карталинского муниципального района, иным статистическим данным динамика демографии поселения носит регрессивный характер. В связи с некоторым экономическим застоем расчетный прогноз естественного прироста населения выполнен не был, и более.

Для поддержания сложившейся положительной тенденции к росту населения на территории необходимо провести ряд мероприятий, направленных на развитие населенных пунктов поселения. Мероприятия должны затрагивать непосредственно любые стороны жизнедеятельности Варшавского сельского поселения:

1. Развитие производственной зоны: Генеральным планом предполагается изыскание территорий для размещения ряда крупных производственных объектов, благоприятно влияющих на экономическое развитие населенного пункта;

2. Развитие жилищной сферы населенного пункта: Генеральным планом предполагается освоение новых территорий под индивидуальное и малоэтажное многоквартирное жилое строительство в виде сформированных кварталов с необходимым уровнем социального обслуживания;

3. Развитие социальной сферы: Генеральным планом предполагается размещение

необходимых для полноценного функционирования населенного пункта объектов социального обслуживания населения.

4. Развитие инженерной и транспортной инфраструктур.

При соблюдении данных рекомендаций по развитию поселения демография Варшавского сельского поселения будет иметь положительную динамику в развитии. Прогнозный расчет естественного прироста населения представлен в таблице 7.

Таблица 7 Прогноз естественного прироста населения Варшавского сельского поселения

№ п/п	Наименование	Прогноз численности населения на первый расчетный срок 2020 год	Прогноз численности населения на первый расчетный срок 2034 год
1.	Население п. Варшавка	1003	1270
2.	Население п. Красный Яр	240	361
3.	Население п. Некрасово	180	323

Перспективное строительство

Основная часть жилого фонда на территории муниципального образования формируется за счет индивидуального жилого строительства. Многоквартирная застройка носит точечный характер и единые массивы не сформированы.

Количество домов 272, из них одноэтажные - 220, двухэтажные - 50. Общая площадь жилого фонда составляет 24676 м².

Население Варшавского сельского поселения 1629 человек, в соответствии с паспортом муниципального образования. Средняя жилищная обеспеченность городского поселения на составляет 30,5 м²/чел.

В 2006-2012 гг. жилищное строительство в поселении осуществлялось за счет собственных и заемных средств. Так же на территории поселения действовала программа «Развитие сельских поселений 2014-2017», в настоящее время ведущаяся в рамках другой региональной программы «Социального развития села до 2020 года».

В рамках реализации подпрограммы «Реформирование и модернизация жилищно-коммунального хозяйства Челябинской области» на 2011-2020 годы областной целевой программы «Жилище» на 2010-2017 годы предполагается решить следующие приоритетные задачи отрасли:

- модернизацию объектов коммунальной инфраструктуры;
- улучшение качества предоставляемых жилищно-коммунальных услуг и уровня обслуживания потребителей;
- содержание в технически исправном состоянии инженерных сетей и сооружений, а также бесперебойное обеспечение жителей и организаций посёлка водой, теплом, устойчивое электро- и газоснабжение объектов.

Согласно генеральному плану населенный пункт планируется развивать в следующих направлениях:

Таблица 8 Направления развития населенного пункта

№ п/п	Направление развития	Описание
1	п. Варшавка	Генеральный план предполагает строительство спортивных детских площадок.
2	п. Красный Яр	Генеральный план предполагает строительство спортивных детских площадок.
3	п. Некрасово	Генеральный план предполагает строительство спортивных детских площадок.

Основной тип проектируемой застройки – малоэтажное многоквартирное и индивидуальное строительство. Для предварительного определения необходимой селитебной территории с учетом принятого минимального размера площадь приусадебного участка составляет 0,1 га на 1 индивидуальный жилой дом.

В соответствии со "Стратегией социально-экономического развития Челябинской области до 2025 года" поселение должно обеспечить уровень обеспеченности населения жильем до 25-26 м²/чел. В связи с тем, что средняя обеспеченность населения жильем по поселению составляет 30,5 м²/чел., необходимости в соответствующих мероприятиях нет.

Показатели плотности приведены при расчетной жилищной обеспеченности 18 м²/чел. При наличии резерва под размещения жилья всех рассматриваемых типов более 45,4га, потребности населения полностью покрываются и более.

Таблица 11.

Показатели перспективного строительства

Показатели	2017-2020 гг.	2021-2034 гг.	Всего за планируемый период
Общая площадь жилого фонда, м ²	24676	37014	0
Обеспеченность жилым фондом, м ² /чел	30,5	28,65	0
Объём нового жилищного строительства, всего, м ²	418	12338	12756
Среднегодовой объём жилищного строительства, м ²	139,3	881,3	911,1

Общая площадь жилой застройки на расчетный срок составит 37014 м²

Направления экономического развития

Одной из главных задач проекта является определение оптимального перспективного направления развития населенных пунктов Варшавского сельского поселения на 1 очередь - 2020 год, расчетный срок - 2034 год. Варшавское сельское поселение занимает удобное географическое положение и располагает транспортными связями с районными центрами области, поэтому имеют все предпосылки для перспективного комплексного развития.

По географическому, климатическому и почвенному потенциалу территория Варшавского сельского поселения благоприятна для многих видов хозяйственной деятельности: интенсификации сельского хозяйства, животноводства.

В основу экономического и градостроительного развития территории поселения положена идея формирования конкурентоспособной и инвестиционно-привлекательной среды в поселении адекватной имеющемуся потенциалу.

Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, развитие малого предпринимательства, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Прогноз социально-экономического развития разработан на основе различных комплексных и целевых программ социально-экономического развития, а также схем территориального планирования Челябинской области и Карталинского района, с учетом стратегических направлений и предложений администрации поселения по развитию Варшавского сельского поселения.

Функциональный механизм реализации заключается в планировании и прогнозировании, определении направлений муниципального экономического развития. Важнейшими факторами, влияющими на социально-экономическое развитие поселения, будут реализация инвестиционных проектов и их эффективное использование. Другим фактором будет являться складывающаяся демографическая ситуация. При реализации национального проекта «Доступное и комфортное жилье - гражданам России» за счет прироста численности населения (прежде всего родившегося на территории района) и эффективного его вовлечения в экономику района (за счет повышения квалификации, профессионального обучения молодого населения и создания новых привлекательных рабочих мест) удастся переломить негативные тенденции сокращения населения.

В настоящее время сдерживающими факторами развития экономики Варшавского сельского поселения выступают сложившиеся инженерные и транспортные инфраструктурные ограничения. В связи с этим, для устойчивого развития экономики рекомендуется проведение комплекса мероприятий по снятию инфраструктурных ограничений и решению имеющихся проблем в сфере инженерного оборудования, а также необходимо развитие социальной инфраструктуры с учетом прироста населения.

Обеспечение населения сетью объектов обслуживания согласно действующим нормативам является главным условием повышения уровня благосостояния и комфортности проживания граждан и создаст необходимые предпосылки для формирования положительного имиджа территории и привлечения в муниципальное образование граждан Российской Федерации из других регионов на постоянное место жительства.

На территории перспективной застройки в южной части рабочего посёлка Варшавка формируется общественно деловой центр с размещением необходимых по расчету объектов обслуживания, таких как предприятия торговли и объектами общественного питания (кафе, закусочные). В этой же зоне для обслуживания населения прилегающих территорий предлагается разместить и объекты спортивно-оздоровительные. В системе размещения жилой застройки предусмотрены территории для размещения общеобразовательных учреждений, детских садов, аптек.

Программой развития Челябинской области намечено развитие производственной зоны. На территории существующей производственной застройки предполагается строительство птицефабрики, на вновь осваиваемых территориях – размещение перспективных животноводческих комплексов и нефтеперерабатывающего комбината.

Для возможности расширения производственных площадей и размещения новых предприятий использовать и реконструировать существующие территории, а также осваивать новые территориальные площадки на юго-востоке населенного пункта.

Таблица 12.

Направления развития зоны производственных объектов населенного пункта

№ п/п	Направление развития	Описание	Примечание
1	Юго-восточное	Зона формируется на вновь осваиваемых территориях. Планируемые для размещения объекты: птицефабрика.	
2	Северное	Зона формируется вокруг существующего водозабора	
3	Центральное	Зона формируется на существующих производственных территориях. А также свободных территориях, смежных с ними	Не предполагается размещение объектов с классом вредности выше IV

Аграрная сфера района является важнейшим ресурсом жизнеобеспечения (производство продовольствия), жизнедеятельности (условия и качество жизни в сельской местности) и жизнеустройства (степень освоенности территориальной среды обитания). Развитие агропромышленного комплекса возможно через реализацию инвестиционных проектов в области животноводства и растениеводства.

Стратегическими задачами развития комплекса являются развитие сельского хозяйства и инфраструктуры рынка АПК, удовлетворение потребностей населения путем увеличения объемов произведенной сельскохозяйственной продукции, создание на территории района предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции и организация на территории рассматриваемого поселения системы сбыта данной продукции.

Решение данных задач должно реализоваться посредством участия поселения в реализации приоритетного национального проекта «Развитие АПК», в рамках которого будут осуществляться стратегические действия по следующим основным направлениям:

- восстановление позиций АПК поселения, утраченных в 1990-е годы (по урожайности в растениеводстве, животноводстве);

- создание условий для развития малых форм хозяйствования (ЛПХ, КФХ);
- стимулирование создания личными подсобными и крестьянскими фермерскими хозяйствами сельскохозяйственных потребительских кооперативов.
- образование миницехов по заготовке и переработке сельхозпродукции, фруктов, овощей и т.д.

Одним из приоритетов сельского хозяйства является дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства преимущественно за счет развития малых предприятий, предпринимательства и малых форм хозяйствования (крестьянско-фермерских и личных подсобных хозяйств), а также техническое обеспечение и перевооружение агропромышленного комплекса.

Несмотря на невысокий уровень развития малого бизнеса, именно он способен обеспечить рост доходов населения, улучшить качество его жизни, создать новые рабочие места, а также достаточно быстро дать дополнительные доходы в местный бюджет. Поэтому важным направлением экономического развития поселения является формирование предпринимательского потенциала, создание малых и средних предприятий в сельском поселении, перерабатывающей промышленности (в том числе пищевой), потребительской сфере (розничная торговля, общественное питание, бытовые и др. платные услуги) и обеспечение их необходимой инфраструктурой.

Градостроительный анализ территории выявил, что на территории должны быть размещены следующие запланированные программами объекты:

- строительство физкультурно-оздоровительных площадок;
- строительство предприятий торговли;
- открытие аптечных пунктов;
- первоочередные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры предусматривают реконструкцию подъездных дорог к населенным пунктам;
- строительство детских садов и среднеобразовательной школы на вновь осваиваемых территориях;
- изыскание площадей на вновь осваиваемых территориях для размещения птицефабрики, а также размещения инвестиционной площадки для развития производственной зоны;
- изыскание площадей на вновь осваиваемых территориях для размещения гражданских захоронений;
- реконструкция объектов для предупреждения и противодействия чрезвычайным ситуациям;
- реконструкция и реновация элементов озеленения поселка, а также защитных зеленых насаждений.
- строительство объектов отдыха и туризма
- строительство автостанции
- строительство гостиницы

Развитие транспортной инфраструктуры

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Варшавского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. В рассматриваемом периоде планируется увеличение уровня автомобилизации поселения с дальнейшим нарастанием количества транзитного транспорта проходящего по территории Варшавского сельского поселения.

Развитие и улучшение качества транспортной инфраструктуры является ключевым фактором не только сохранения и укрепления территориальной целостности сельского поселения, но и залогом успешного и устойчивого развития.

Варшавское сельское поселение характеризуется достаточно развитой сетью автомобильных дорог. Развитие автомобильных дорог Варшавского сельского поселения рассматривается в системе автодорог Карталинского района.

Планировочная структура любой территории во многом зависит от возможности развития дорожной сети и транспортного комплекса. Основной транспортной связью Варшавского сельского поселения с другими муниципальными образованиями является автомобильная дорога Карталы – Магнитогорск.

В развитие транспортной сети приоритет отдан реконструкции и модернизации существующей сети, и строительству новых улиц на территории перспективной жилой застройки. Сохраняется основная структура транспортного обслуживания поселка со сложившимися главными улицами, основными и второстепенными жилыми улицами, и проездами. По всем улицам предлагается асфальтовое покрытие дорог.

Проектируемые транспортные схемы муниципального образования являются развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования. Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. С целью развития транспортной инфраструктуры, системы внешних связей с прилегающими территориями, а также упорядочения внутренних связей муниципалитета, генеральным планом разработан комплекс мероприятий:

- реконструкция всех существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- организация безопасных пешеходных переходов;
- строительство улиц и дорог для обслуживания проектируемых функциональных зон;

– строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков.

Строительство проектируемых автодорог создаст условия для развития социально-экономических связей и привлечения инвестиций, повысит уровень туристско- рекреационной привлекательности территории Варшавского сельского поселения. Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения. Предусматривается пешеходно-транспортная категория улиц.

Программой предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем дифференциации автомобильных дорог по значимости, реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автотранспортной сети с целью стабилизации инвестиционной привлекательности района, повышению безопасности и улучшению экологии населенных пунктов.

Жилая застройка Варшавского сельского поселения, расположенная в шумовой зоне автодорог, пересекающих её территорию, сохраняется при выполнении ряда мероприятий, направленных на оздоровление среды обитания человека. Для обеспечения снижения уровня шума и запыленности до требуемых гигиенических нормативов по всем факторам необходима организация санитарно-защитных зон между территорией источника воздействия и застройкой жилой зоны. Это – периметральное озеленение и строительство специальных экранов, обеспечивающих ассимиляцию и фильтрацию загрязнителей, защиту от шумового и пылевого воздействия; применение новых технологических достижений при ремонте и реконструкции жилых и общественных зданий – установка звуко- и пыленепроницаемых оконных и дверных блоков и другие мероприятия. Точные технические характеристики санитарно-защитных зон и экранов выполняются на последующих стадиях проектирования специальным расчетом.

На расчетный срок предложена прогнозная классификация существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой градостроительной значимости той или иной транспортной оси:

- автодороги регионального значения – трассы, связывающие между собой, как правило, центры муниципальных образований или подводящие к объектам областного значения (аэропорты, курорты областного значения и т.д.);
- автодороги местного значения – дороги, связывающие между собой рядовые населенные пункты внутри одного или нескольких муниципалитетов, а также ведущие к основным отдельно стоящим объектам муниципального уровня производственного, курортно-туристического, транспортного и иного назначения;
- прочие автодороги – второстепенные дороги, подводящие к отдельно стоящим объектам (фермы, полевые станы, кладбища и т.п.)

Данная классификация носит рекомендательный характер, учитывающий уровень (значение) трассы, вне зависимости от ее, так как схема генерального плана не рассматривает вопросы собственности и принадлежности, которые могут изменяться в зависимости от развития различных сценариев экономических отношений. На данной стадии проектирования

решаются вопросы градостроительного развития территории. На последующих стадиях проектирования в соответствии со стратегией развития дорожного хозяйства Челябинской области должны быть определены или уточнены основные параметры каждой из транспортных осей (в том числе их категоричность), проходящих по территории Варшавского сельского поселения во взаимной увязке с автодорогами соседних муниципальных образований.

Дальнейшее развитие транспортной структуры поселения должно происходить не только за счет повышения значимости уже сложившихся осей и доведения их технического состояния до уровня более высоких категорий, но и за счет включения в ее структуру новых и дополнительных направлений и выделения узлов развития. Это, прежде всего, проектируемые территории под размещение придорожных сервисов и промышленных объектов.

Карталинский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами области.

Водный транспорт на территории поселения не развит.

Воздушные перевозки на территории Варшавского сельского поселения не осуществляются.

Имеются тротуары вдоль части дорог с асфальтовым покрытием. В рассматриваемом периоде планируется увеличение протяженности пешеходных дорог и строительство велосипедных дорог. Реализуемые мероприятия повысят уровень безопасности дорожного движения.

Предполагается размещение логистических центров в п. Варшавка с автотранспортной магистралью и складским хозяйством, предназначенные для обслуживания муниципального района, и размещенными вне селитебной зоны на территории коммунально-складской зоны и т.п..

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть объектов придорожного автосервиса (станций технического обслуживания, автозаправочных станций и т.д.).

Строительство велодорожек на территории Варшавского сельсовета возможно в центральных частях поселения. Велосипедные дорожки обеспечивают проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам.

Обеспеченность населения легковыми автомобилями на расчетный срок составит порядка 1321 единиц. Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) обозначены в СП 42.13330.2011:

- потребность в АЗС составляет: 1 топливо - раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

Проектом предусматривается:

- 90%-ное размещение транспортных средств жителей индивидуального сектора на приусадебных участках;
- размещение 10% от общего количества транспортных средств в кварталах жилой застройки - гаражи для инвалидов;
- хранение личных транспортных средств жителей многоэтажной застройки в кооперативных гаражах в пределах пешеходной доступности;
- размещение мотосредств из расчёта 2 ед. на 1 место в гараже.

Хранение личного автотранспорта жителей Варшавского сельсовета, проживающих в жилых домах с приквартирными и приусадебными участками, предусматривается на территории приусадебных и приквартирных участков. При разработке проектов планировки новых жилых территорий с малоэтажной секционной застройкой необходимо запроектировать автопарковки и гаражи для хранения автомобилей.

Для улучшения обслуживания населения проектом предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Таблица 9 Прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры

Показатели	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2034
Общая численность населения МО	чел.	1423	1458	1494	1529	1565	1954
Количество маршрутов общественного транспорта	ед.	1	1	1	1	1	1
Протяженность автомобильных дорог	км.	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	15,5
с асфальтовым покрытием	км.	2	2	2	2	2	10,5
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	1,24	1,24	1,24	1,24	1,24	5,84
Велосипедное движение	км.	0	0	0	0	0	2,2
Количество зарегистрированных транспортных средств	ед.	710	714	718	722	726	1321
Уровень автомобилизации населения	ед./1000 чел.	250	250	250	250	250	350
Посты СТО	ед.	-	-	-	-	-	15
Топливо-раздаточные колонки АЗС	ед.	1	1	1	1	1	3
Число зарегистрированных ДТП	ед.	1	не более 3х	не более 3х	не более 3х	не более 3х	не более 2х
Количество пострадавших в ДТП	ед.	1	не более 3х	не более 3х	не более 3х	не более 3х	не более 2х

Проектом предусматриваются мероприятия по развитию транспортной

инфраструктуры планируемой территории:

1. Строительство дорог местного значения для связи и обслуживания перспективных инвестиционных площадок.
2. Реконструкция существующих автомобильных дорог местного значения с увеличением пропускной способности.
3. Реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог различных категорий.
4. Строительство автомобильных развязок, удовлетворяющих современным требованиям в условиях роста автомобильных потоков.
5. Повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного сервиса на автодорогах регионального значения.

Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

К основным факторам негативного воздействия на окружающую среду и здоровье человека можно отнести загрязнение атмосферы и шумовое воздействие. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям. Развитые транспортные сети служат главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

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

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

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

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

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

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Многие автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

Целями Программы являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулирования движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;
- развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

- снижение тяжести последствий;
- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в Варшавском сельском поселении.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;
- строительство объездной дороги;
- организация центров придорожного обслуживания.

На расчётный срок:

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Челябинской области;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;
- даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;
- даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;
- создаст условия для привлечения инвестиций;
- создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения на территории сельского поселения.

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

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;
- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории Варшавского сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию

существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице 10 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 10 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Показатель	Ед.изм	Существующее положение	Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
Количество маршрутов общественного транспорта	ед.	1	5	3	1
Протяженность автомобильных дорог	км.	12,4	15	13,5	12,6
с асфальтовым покрытием	км.	2	10	8	4
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	1,24	2,5	2	1,5
Велосипедное движение	км.	0	6,5	2,2	0
Количество зарегистрированных транспортных средств	ед.	710	1854	1321	800
Уровень автомобилизации населения	ед./1000 чел.	250	350	350	250
Посты СТО	ед.	-	3	2	1
Топливоно-раздаточные колонки АЗС	ед.	1	4	3	3
Число зарегистрированных ДТП	ед.	1	не более 3х	не более 2х	не более 3х
Количество пострадавших в ДТП	ед.	1	не более 3х	не более 2х	не более 3х

В рамках реализации данной Программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

4. Мероприятия и целевые показатели программы

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
- перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан;

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

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

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

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

– информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

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

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц внутри населённых пунктов;
- строительство тротуаров;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов муниципального образования.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного

назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

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

3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

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

Мероприятия по данному разделу:

1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (перспектива);

2. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

– конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

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

– создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

– организация центров придорожного обслуживания.

За последние годы транспортная инфраструктура имеет тенденцию к развитию. Растет количество автозаправочных станций, придорожных пунктов быстрого питания, станций технического обслуживания.

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

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

1. учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

2. обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие

направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

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

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

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

- организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги внутри населенных пунктов;
- оборудование перекрестков светофорами;
- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;
- обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- повышение безопасности школьных автобусов;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- проведение проверок знаний ПДД водителей, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
- обеспечение контроля за образовательными учреждениями и организациями, осуществляющими подготовку водителей;
- обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
- подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;

- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

В результате анализа сложившейся ситуации на территории Муниципального образования Варшавского сельского поселения к реализации планируются следующие мероприятия:

1. Размещение дорожных знаков;
2. Установка светофорных объектов;
3. Строительство дорог с твердым покрытием с. Красный Яр;
4. Строительство дорог с твердым покрытием к с. Некрасово;
5. Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
6. Строительство улиц в районах перспективной застройки населенного пункта;
7. Строительство тротуаров;
8. Организация освещения на улицах населённых пунктов;
9. Организация велосипедных дорожек;
10. Строительство АЗС;
11. Строительство гаражей;
12. Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания
13. Строительство автостанции;
15. Строительство логистических центров в Варшавском сельском поселении;
16. Организация автостоянок около объектов обслуживания;
17. Создание инфраструктуры автосервиса;
18. Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них.

Сложившаяся, транспортная инфраструктура на весь расчётный срок удовлетворит потребности транспортных перевозок муниципального образования.

Мероприятиями программы предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков. В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть в районах перспективной застройки.

Основные направления деятельности, на срок реализации Программы, должны быть направлены на полноценное удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах и организации транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования Варшавского сельского поселения.

Таблица 11 График реализации мероприятий

Наименование мероприятия	Год реализации					
	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025-2034 годы
Размещение дорожных знаков		+	+	+	+	+
Установка светофорных объектов				+	+	+
Строительство дорог с твердым покрытием к с. Красный Яр						+
Строительство дорог с твердым покрытием к с. Некрасово						+
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц						+
Строительство улиц в районах перспективной застройки населенного пункта						+
Строительство тротуаров						+
Организация освещения на улицах населённых пунктов				+	+	+
Организация велосипедных дорожек						+
Строительство АЗС	+	+	+	+	+	+
Строительство гаражей	+	+	+	+	+	+
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	+	+	+	+	+	+
Строительство автостанции	+	+	+	+	+	+
Строительство логистических центров в Варшавском сельском поселении	+	+	+	+	+	+
Организация автостоянок около объектов обслуживания	+	+	+	+	+	+
Создание инфраструктуры автосервиса	+	+	+	+	+	+
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них	+	+	+	+	+	+

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры Варшавского сельского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

5. Финансовое обеспечение программы

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;

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

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению 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 (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и сохранение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

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

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной

инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Карталинского района и органов государственной власти Челябинской области 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.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 12.

Таблица 12 Объем средств на реализацию программы

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс.руб.							Источник финансирования
	всего	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025-2031 годы	
Размещение дорожных знаков	770,00	0,00	50,00	50,00	50,00	50,00	570	МБП, МБР,ОБ, ФБ
Установка светофорных объектов	720,00	0,00	0,00	0,00	120,00	120,00	480,00	МБП, МБР,ОБ, ФБ
Строительство дорог с твердым покрытием к с. Красный Яр	280 477,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	280 477,56	МБП, ОБ, ФБ
Строительство дорог с твердым покрытием к с. Некрасово	114 850,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114 850,73	МБП, ОБ, ФБ
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	338 740,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	338 740,66	МБП, МБР,ОБ, ФБ
Строительство улиц в районах перспективной застройки населенного пункта	62 026,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62 026,50	МБП, МБР,ОБ, ФБ
Строительство тротуаров	5 158,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 158,44	МБП, МБР,ОБ, ФБ, ВИ
Организация освещения на улицах населённых пунктов	730,00	0,00	0,00	0,00	80,00	120,00	530,00	МБП, МБР,ОБ, ФБ

Организация велосипедных дорожек	2 467,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 467,08	МБП, МБР,ОБ, ФБ, ВИ
Строительство АЗС	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Строительство гаражей	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Строительство автостанции	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Строительство логистических центров в Варшавском сельском поселении	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Организация автостоянок около объектов обслуживания	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Создание инфраструктуры автосервиса	-	-	-	-	-	-	-	ВИ
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них	44 920,81	2 300	2 456	2 633	2 833	3 035	31 663	МБП
Всего	850 861,77	2 300,00	2 506,40	2 683,26	3 083,39	3 324,56	836 964,16	

*ФБ – федеральный бюджет, ОБ – областной бюджет, МБП – местный бюджет Варшавского сельского поселения, ВИ – внебюджетные источники.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Варшавское сельское поселение 850 861,77 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

6. Оценка эффективности мероприятий программы

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 поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

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

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

Е - 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 (Е 95%);
- удовлетворительный (Е 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 поселения, 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:

$$Уэф = \frac{\Phi ф}{\Phi п},$$

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 13 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, товардвижения и снижение транспортных издержек в экономике	– Строительство дорог с твердым покрытием к с. Красный Яр – Строительство дорог с твердым покрытием к с. Некрасово – Строительство автостанции	Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей	– Строительство АЗС – Строительство гаражей – Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания – Строительство логистических центров в Варшавском сельском поселении – Организация автостоянок около объектов обслуживания – Создание инфраструктуры автосервиса	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%, обеспечение личного транспорта населения объектами хранения на 90%

Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	– Строительство тротуаров – Организация велосипедных дорожек	Снижение времени в пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов
Организации дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/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	– Размещение дорожных знаков – Установка светофорных объектов – Организация освещения на улицах населённых пунктов	Снижение вероятности ДТП на 30 % , снижение загрузки улично дорожной сети на 25%, снижение социального риска на 44%
Развитие сети дорог	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	– Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц – Строительство улиц в районах перспективной застройки населенного пункта – Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на окружающую среду на 10%, улучшение качества обслуживания

	содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры	муниципального образования и искусственных сооружений на них	территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60%
--	--	---	---

7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения

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 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.

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

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

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

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

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

Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и сельских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, сельского поселения, 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, сельского поселения, 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 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 Челябинской 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 поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

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

- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры сельского 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 муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

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.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования Варшавское сельское поселение, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Предлагаемые мероприятия могут быть реализованы в рамках сложившейся системы организации работы на данном направлении. Разработчик Программы не видит оснований для институциональных преобразований в рассматриваемом периоде.