

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ, СОБРАНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
сельского поселения Новая Кармала
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КОШКИНСКИЙ

РЕШЕНИЕ

от 15 февраля 2018 года

№ 97

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области на 2018 и период 2030 года

В целях качества жизни населения, в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области, Собрание представителей сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области

РЕШИЛО:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области на 2018 и период 2030 года.
2. Опубликовать настоящее Решение в газете «Официальный вестник» и разместить на официальном сайте муниципального района Кошкинский подсайта администрации сельского поселения Новая Кармала в сети «Интернет».
3. Настоящее Решение вступает в силу со дня его опубликования.

Председатель Собрания представителей сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области

Л.В. Ерисова

Глава сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области

Е.П. Мадьянов



«УТВЕРЖДЕНА»
Собранием представителей
сельского поселения Новая Кармала
муниципального района Кошкинский
Самарской области
от «15» февраля 2018года № 97

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НОВАЯ КАРМАЛА
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КОШКИНСКИЙ
САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

на 2018 год и период до 2030 года

СОДЕРЖАНИЕ

| № раздела | Наименование раздела | Стр. |
|--------------|---|------|
| | Введение | 4 |
| 1 | Паспорт Программы | 7 |
| 2 | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала | 10 |
| 2.1 | Положение с.п. Новая Кармала в структуре пространственной организации Самарской области | 10 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика с.п. Новая Кармала | 15 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала | 18 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог с.п. Новая Кармала | 22 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в с.п. Новая Кармала | 28 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования | 29 |
| 2.7 | Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения | 31 |
| 2.8 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств | 32 |
| 2.9 | Анализ уровня безопасности дорожного движения | 33 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду | 34 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала | 37 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала | 40 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала | 41 |
| 3 | Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории с.п. Новая Кармала | 44 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития с.п. Новая Кармала | 44 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса с.п. Новая Кармала | 47 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 49 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети с.п. Новая Кармала | 49 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации с.п. Новая Кармала | 51 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения с.п. Новая Кармала | 52 |

| № раздела | Наименование раздела | Стр. |
|-----------|---|------|
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения с.п. Новая Кармала | 53 |
| 4 | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала | 54 |
| 5 | Мероприятия Программы | 55 |
| 6 | График выполнения мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог | 61 |
| 7 | Финансовые потребности и источники финансирования мероприятий Программы | 62 |
| 8 | Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры | 64 |
| 9 | Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории с.п. Новая Кармала | 67 |
| | Приложения | |
| | Приложение № 1 - Целевые показатели Программы | 68 |
| | Приложение № 2 – Мероприятия Программы | 70 |

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее – Программа) сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области (далее с.п. Новая Кармала) разработана в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131 - ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Разработка настоящей Программы обусловлена необходимостью определить приоритетные по социальной значимости стратегические линии устойчивого развития с.п. Новая Кармала - доступные для потенциала территории, адекватные географическому, демографическому, экономическому, транспортному потенциалу, перспективные и актуальные для социума поселения.

Комплексная программа транспортного развития с.п. Новая Кармала на 2018 год и период до 2030 года (далее - Программа) описывает действия органов местного самоуправления, направленные на развитие поселения, улучшение качества жизни и безопасности населения.

Программа представляет собой систему целевых ориентиров транспортного развития с.п. Новая Кармала, а также увязанный по целям, задачам, ресурсам и срокам реализации комплекс мероприятий, обеспечивающих эффективное решение ключевых проблем и достижение стратегических целей.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого функционирования транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала, развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры, повышение экологической безопасности здоровья и качественного уровня жизни.

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.

Для достижения целей 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 сооружениях на них (содержание дорог и сооружений на них);
- 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 категорий, 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);
- строительство объектов обслуживания автотранспорта;
- реконструкция и строительство искусственных дорожных сооружений;
- строительство объектов для постоянного и временного хранения автотранспорта;
- подключение территории новой жилой застройки к существующему общественному транспорту.

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.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, и финансирование мероприятий Программы зависит от возможности областного бюджета и бюджета сельского поселения Новая Кармала, то в пределах срока действия Программы этапы реализации мероприятий Программы могут ежегодно корректироваться и дополняться, в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий.

1 ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

| | |
|---|--|
| Наименование Программы: | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области на 2018 год и период до 2030года |
| Основание для разработки Программы: | Градостроительный Кодекс Российской Федерации; Генеральный план с.п. Новая Кармала; Федеральный Закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов" |
| Заказчик Программы: | Администрация сельского поселения Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области |
| Местонахождение Заказчика Программы: | 446370, Самарская область, Кошкинский район, с. Новая Кармала, ул. Рабочая, дом 36. |
| Разработчик Программы: | Общество с ограниченной ответственностью "Самарская энергосервисная компания" (ООО "СамараЭСКО") |
| Местонахождение Разработчика Программы: | 443013, г. Самара, ул. Дачная, д. 24 |
| Цели и задачи Программы: | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы сельского поселения Новая Кармала, повышение уровня безопасности движения. Создание правовых, организационных и институциональных условий для перехода к устойчивому развитию поселения, эффективной реализации полномочий органов местного самоуправления; Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения на территории с.п. Новая Кармала; Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения с.п. Новая Кармала; Развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения в соответствии с потребностями населения в передвижении (транспортный спрос); Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; |
| Цели и задачи Программы: | Создание приоритетных условий движения |

| | |
|---|--|
| | <p>транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам</p> <p>Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p> |
| Целевые показатели Программы* | <p>-Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</p> <p>-Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</p> <p>-Протяженность пешеходных дорожек;</p> <p>-Протяженность велосипедных дорожек;</p> <p>-Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;</p> |
| Мероприятия Программы | Приложение 2 к Программе |
| Срок и этапы реализации Программы: | <p>Программа реализуется в период с 2018 по 2030 годы.</p> <p>1 этап: 2018 год – 2020 год</p> <p>2 этап: 2021 год – 2030 год</p> |
| Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** | <p>Общий объем финансирования Программы – 129 394,0 тыс. руб.</p> <p>Источники финансирования:</p> <p>Бюджетные средства всех уровней;</p> <p>Внебюджетные средства;</p> <p>Собственные средства предприятий</p> |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | <p>Транспортная система, обеспечивающая стабильное развитие сельского поселения Новая Кармала;</p> <p>Своевременная система обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов сельского поселения Новая Кармала.</p> |

* 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 средств областного бюджета и бюджета поселения для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке в соответствии с областным законом об областном бюджете и с решением Собрания представителей сельского поселения Новая Кармала о бюджете сельского поселения на соответствующий финансовый год.

2 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1 Положение с.п. Новая Кармала в структуре пространственной организации Самарской области

Муниципальный район Кошкинский располагается в северной части Самарской области. Район граничит:

- на юге – с муниципальным районом Елховский;
- на востоке – с муниципальными районами Сергиевский и Челно - Вершинский Самарской области;
- на севере – с республикой Татарстан;
- на западе – с Ульяновской областью

Администрация муниципального района расположена в селе Кошки, которое находится в 140 км от областного центра города Самары.

Общая площадь района составляет **164 663** га.

Расположение муниципального района Кошкинский Самарской области представлено на рисунке 2.1.1

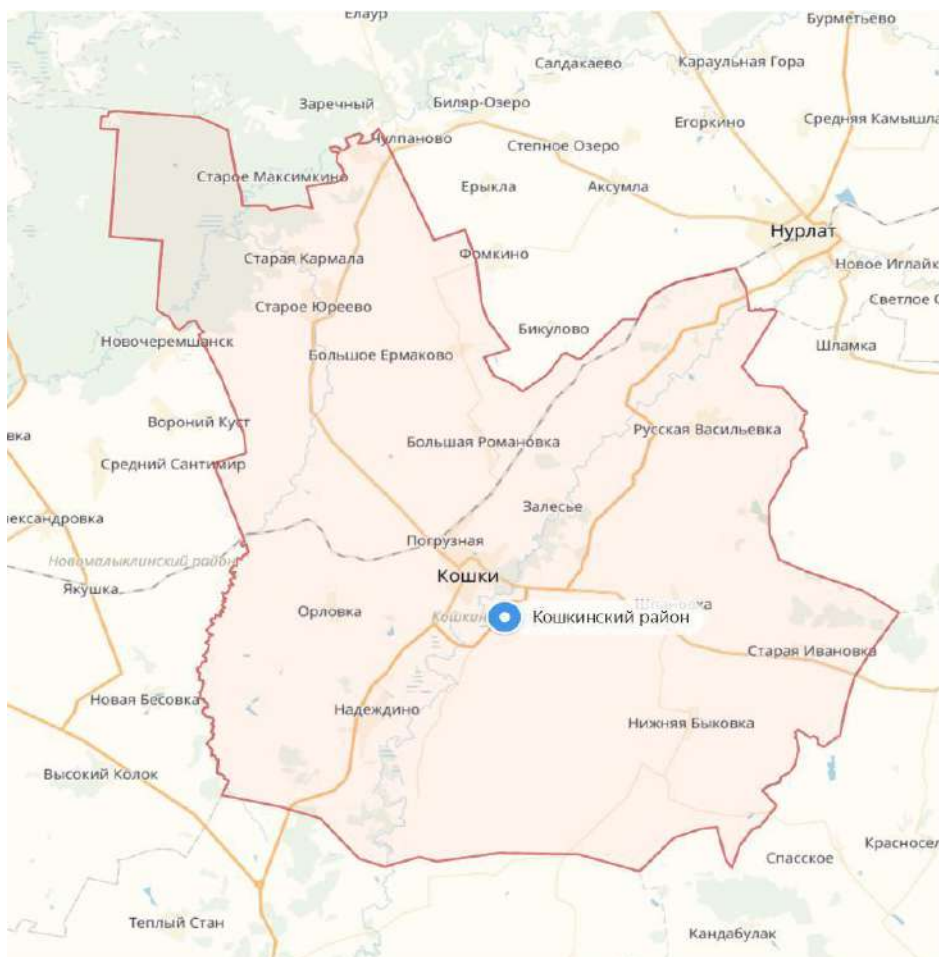


Рисунок 2.1.1 Расположение муниципального района Кошкинский Самарской области.

Сельское поселение Новая Кармала расположено в северо-восточной части муниципального района Кошкинский.

Площадь территории сельского поселения составляет **23347,7** га.

Согласно закону Самарской области от 25.02.2005 № 48-ГД «Об образовании сельских поселений в пределах муниципального района Кошкинский Самарской области, наделении их соответствующим статусом и установлении их границ» установлены границы сельского поселения Новая Кармала.

Современные границы сельского поселения Новая Кармала носят естественный характер, проходят вдоль твёрдых ориентиров рельефа местности, определены точками стыка границ смежных землепользований.

На северо-востоке сельское поселение Новая Кармала граничит с республикой Татарстан, а так же:

- на северо-западе - с сельским поселением Старое Максимкино муниципального района Кошкинский;

– на западе - с сельским поселением Новая Кармала муниципального района Кошкинский;

– на юго-востоке - с сельским поселением Большая Романовка муниципального района Кошкинский

В состав сельского поселения Новая Кармала входят семь населённых пунктов:

- село Новая Кармала, административный центр;
- село Старая Кармала;
- село Старое Юреево;
- село Юмратка;
- посёлок Мельничная Поляна;
- посёлок Моховой;
- посёлок Ульяновка.

Территориальное расположение населенных пунктов с.п. Новая Кармала представлено на рис. 2.1.2.

Кармала. Главная улица, длиной 3,1 км, проходит вдоль всего населённого пункта. Производственные территории расположены севернее и восточнее села.

Село **Старая Кармала** расположено чуть севернее административного центра, вдоль озера Мышлявка. Село спланировано в направлении с юго-востока на северо-запад. Структура населённого пункта решена линейной трассировкой улиц с квартальной системой застройки. Производственная зона расположена на северо-востоке села.

Село **Старое Юреево** имеет общую границу с административным центром – селом Новая Кармала. Населённый пункт расположен в меридиональном направлении вдоль реки Кармала. Архитектурно-планировочная структура села сформирована геометрической системой улиц с чётким делением на жилые кварталы. Промышленная зона, с фермами КРС, расположена на юго-западе села.

Село **Юмратка** расположено у дороги общего пользования, связывающей населённый пункт с административным центром с. Новая Кармала, с районным центром с. Кошки и с областным центром – г.о. Самара. Планировочная структура – линейная. Направление основной улицы совпадает с направлением реки Юмратка, протекающей с западной стороны села. Жилые дома расположены по обеим сторонам основных улиц. Существующая производственная зона расположена на севере и востоке населённого пункта.

Посёлки **Моховой** и **Ульяновка** расположены в центральной части сельского поселения. Населённые пункты имеют вытянутую форму. В каждом из поселений имеется по единственной улице, по обеим сторонам которой располагаются жилые дома с приусадебными участками. Посёлок Моховой вытянут с юго-запада на северо-восток, а Ульяновка – с юго-востока на северо-запад. В посёлке Ульяновка производственная зона расположена южнее населённого пункта.

Средняя месячная температура наружного воздуха наиболее холодного месяца (январь) составляет $-13,0^{\circ}\text{C}$. Температура воздуха наиболее холодных суток обеспеченностью 98% – 42°C .

Переход среднесуточной температуры воздуха через 0°C в сторону понижения осуществляется в конце октября.

2.2 Социально-экономическая характеристика с.п. Новая Кармала

Несмотря на общую тенденцию стабильной депопуляции, характерной как для региона, так и для муниципального района Кошкинский, в сельском поселении Новая Кармала в последние 5 лет наблюдается снижение роста населения. По данным, предоставленным администрацией с.п. Новая Кармала, численность населения с 2013 года уменьшилась на 125 человека.

Данные Самарстат по численности населения с.п. Новая Кармала за последние годы представлены в таблице 2.2.1.

Таблица 2.2.1 – Динамика численности населения населенных пунктов сельского поселения Новая Кармала

| Населенные пункты | Данные на 01.01.2013 | Данные на 01.01.2014 | Данные на 01.01.2015 | Данные на 01.01.2016 | Данные на 01.01.2017 | Данные на 01.01.2018 |
|---------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| с.п. Новая Кармала | 1620 | 1553 | 1556 | 1512 | 1511 | 1495 |
| с. Новая Кармала | 425 | 417 | 418 | 381 | 409 | 412 |
| с. Старая Кармала | 445 | 419 | 421 | 410 | 422 | 415 |
| с. Старое Юреево | 431 | 429 | 426 | 413 | 406 | 396 |
| с. Юмратка | 105 | 101 | 95 | 104 | 80 | 83 |
| п. Моховой | 94 | 80 | 80 | 89 | 82 | 82 |
| п. Ульяновка | 118 | 106 | 115 | 113 | 111 | 106 |
| п. Мельничная Поляна | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |

Демографические тенденции сказались и на возрастной структуре населения с. п. Новая Кармала, и на соотношении численности лиц нетрудоспособного возраста. Заметна тенденция увеличения доли молодого населения. Доля детей и подростков в возрасте от 0 до 15 лет сегодня составляет 15,6 % от всего населения. Доля населения в возрасте старше трудоспособного с.п. Новая Кармала составляет 27,0 %. Процент трудоспособного населения увеличился до 55,0 %.

Данные о возрастной структуре населения с.п. Новая Кармала приведены в таблице 2.2.2.

Таблица 2.2.2 - Данные о возрастной структуре населения с.п. Новая Кармала

| № п/п | Показатели | Количество, чел. 01.01.2011 | % от общей численности населения | Количество, чел. 01.01.2018 | % от общей численности населения |
|--|---|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| <i>Из общей численности населения:</i> | | <i>1 698</i> | <i>100,0</i> | <i>1495</i> | <i>100,0</i> |
| 1 | Население моложе трудоспособного возраста | 216 | 12,71 | 265 | 18 |
| 2 | Население трудоспособного возраста | 776 | 45,7 | 830 | 55 |
| 3 | Население старше трудоспособного возраста | 706 | 41,6 | 400 | 27 |

Структура населения определяется тремя показателями: *рождаемостью, смертностью и миграционными процессами*, уровень которых в значительной мере зависит от социально-экономических и культурных факторов.

На протяжении последних лет наблюдается естественная убыль населения.

Данные о среднегодовом приросте населения с.п. Новая Кармала представлены в таблице 2.2.3

Таблица 2.2.3 Данные о среднегодовом приросте населения

| № п/п | Наименование | 2006г. | 2007г. | 2008г. | 2009г. | 2010г. | 2011г. | 2012-2018г.г. |
|-------|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 1 | Естественный прирост (убыль), в том числе: | -25 | -28 | -36 | -26 | -22 | -19 | -2 |
| 2 | Родившиеся | 19 | 17 | 15 | 12 | 18 | 10 | 27 |
| 3 | Умершие | 44 | 45 | 51 | 38 | 40 | 29 | 87 |
| 4 | Естественный прирост (убыль) | -35 | -41 | -71 | -15 | -8 | 0 | - |
| 5 | Миграционный прирост | -10 | -13 | -35 | 11 | 14 | 19 | - |
| 6 | Численность населения | 1860 | 1825 | 1784 | 1713 | 1698 | 1690 | 1495 |

Как видно из таблицы, убыль населения происходит за счёт миграции населения за пределы поселения в связи с отсутствием мест приложения труда.

В сельском поселении Новая Кармала в настоящее время основными отраслями производства являются сельскохозяйственная и пищевая промышленность; производственная и коммунально-складская зоны отсутствуют.

Основное направление сельскохозяйственной деятельности – зерно-мясо-молочное.

Структура занятого населения по видам деятельности в с.п. Новая Кармала представлена в таблице 2.2.4.

Таблица 2.2.4 - Структура занятого населения по видам деятельности, %

| Показатели в % | 2017 г., % |
|---|------------|
| Образование | 10 |
| Промышленность | 15 |
| Здравоохранение, социальное обеспечение | 10 |
| Сельское хозяйство | 20 |
| Жилищно-коммунальное хозяйство | 4 |
| Транспортное обслуживание | 2 |
| Культура и искусство | 2 |
| Прочие | 10 |

Как видно из таблицы 2.2.4, в сфере социального обеспечения и здравоохранения занято 10 % трудоспособного населения и сфере образования –10 % трудоспособного населения.

Муниципальный район Кошкинский имеет развитую сеть территориальных автомобильных дорог. На территории района проложены 27 автодорог общего пользования. Все автомобильные дороги имеют твёрдое покрытие.

Внешнее автомобильное сообщение с.п. Новая Кармала с областным центром и другими населенными пунктами области осуществляется по автодороге регионального и муниципального значения (Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и муниципального значения на территории с.п. Новая Кармала представлен в таблице 2.4.1).

Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог усугубляет проблемы в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничения в перемещениях населения, автомобильные дороги общего пользования местного значения требуют проведения строительства, реконструкции и модернизации покрытий.

Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения с.п. Новая Кармала составляет 38,2 км /1000 жителей

Транспортная инфраструктура с.п. Новая Кармала представлена автомобильными дорогами общего пользования межрегионального и местного значения, к которым относятся: муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования, включающих в себя территориальные (региональные) автомобильные дороги общего пользования, а также ведомственные автодороги и

улично-дорожную сеть на территории сельского поселения Новая Кармала, составляет 38,2км. Дороги с усовершенствованным дорожным покрытием составляют 6,85 км.

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Земельные участки в составе зон инженерной и транспортной инфраструктуры предназначены для застройки объектами железнодорожного, автомобильного, речного, морского, воздушного и трубопроводного транспорта, связи, инженерной инфраструктуры, а также объектами иного назначения согласно градостроительным регламентам.

На территории сельского поселения Новая Кармала непосредственное обслуживание водным, воздушным и железнодорожным транспортом отсутствует.

Автомобильный транспорт. Основой дорожной сети Самарской области является сеть автомобильных дорог общей протяженностью почти 10 тыс. км, включающая федеральные и территориальные (региональные) дороги общего пользования, а также ведомственные автодороги. Протяжённость автомобильных дорог общего пользования Самарской области составляет 7 598,3 км, в том числе федеральных 686,3 км, территориальных – 6912 км.

Муниципальный район Кошкинский имеет развитую сеть территориальных автомобильных дорог. На территории района проложены 27 автодорог общего пользования. Все автомобильные дороги имеют твёрдое покрытие.

Транспортное сообщение населения сельского поселения Новая Кармала с другими сельскими и муниципальными образованиями осуществляется пригородным транспортом по автодорогам общего пользования местного значения.

Все населённые пункты сельского поселения Новая Кармала расположены вдоль автодороги общего пользования " Кошки – Ст. Максимкино".

Население пользуется услугами междугородных автобусов: ежедневно совершаются 3 рейса в районный центр с. Кошки из с.с. Н. Кармала, Ст. Кармала, Ст. Юреево и Юмратка; из этих же населённых пунктов имеется возможность попасть в областной центр г.о. Самара – 2 рейса ежедневно. Из п.п. Моховой и Ульяновка совершаются в неделю 2 раза по 2 рейса.

Темпы развития автомобильных дорог муниципального района Кошкинский отстают от возрастающей потребности в автомобильных перевозках и темпов роста автомобилизации.

Неразвитость и плохое состояние территориальных автомобильных дорог усугубляет проблемы в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничения в поездках. Территориальные автомобильные дороги требуют проведения реконструкции и модернизации.

Необходимо повышение пропускной способности дорог, входящих в опорную сеть, расположенных на территории муниципального района Кошкинский.

Приведение в нормативное состояние ведомственных автомобильных дорог и их перевод в сеть автомобильных дорог общего пользования окажет существенное воздействие на обеспечение движения рейсовых и школьных автобусов, служб скорой медицинской помощи и служб МЧС России, снижение влияния транспортных затрат на себестоимость продукции, сокращение оттока сельского населения из-за неблагоприятных условий, связанных с бездорожьем.

Железнодорожный транспорт. Железнодорожный транспорт на территории области представлен Куйбышевской железной дорогой и Южно-Уральской железной дорогой.

По территории муниципального района Кошкинский проходит однопутная не электрифицированная федеральная железная дорога магистрального типа «Чишмы-Ульяновск-Инза» Куйбышевской железной дороги.

Протяжённость в границах области -162 км. Железнодорожное сообщение связывает муниципальный район Кошкинский с северными районами Самарской области.

Протяжённость по району составляет около – 22 км.

На территории района существует крупная железнодорожная станция «Погрузная» и три разъезда.

Расстояние от административного центра с. Кошки до железнодорожной станции «Погрузная» - 2.5 км.

Воздушный транспорт. Пассажирские перевозки авиатранспортом жители муниципального района Кошкинский осуществляют из международного аэропорта «Курумоч».

Международный аэропорт «Курумоч» является крупнейшим аэропортом Поволжья и обеспечивает грузовые и, в большей степени, пассажирские перевозки, в том числе, обеспечивая внешние связи Самарской области, принимает все типы гражданских самолётов. Авиационные связи из аэропорта «Курумоч» осуществляются по 63 маршрутам внутрироссийских линий, и более 20 маршрутам в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Административный центр сельского поселения Новая Кармала село Новая Кармала находится на расстоянии 25 км от районного центра. Расстояние от административного центра с. Кошки до международного аэропорта «Курумоч» - 117 км.

Водный транспорт. Водный транспорт в Самарской области играет существенную роль в грузовых и пассажирских перевозках. Главный речной путь – р. Волга – по своему транспортному назначению и судоходной глубине относится к сверхмагистральной. Протяжённость основного судоходного хода на р. Волге в границах области составляет 268 км. Продолжительность навигации на р. Волге составляет около 220 суток.

Судоходных участков на реках в пределах сельского поселения Новая Кармала нет.

Трубопроводный транспорт. Трубопроводный транспорт является важным элементом транспортной инфраструктуры Самарской области, на долю которого приходится около 39% грузоперевозок.

Добыча и переработка нефти и газа на территории Самарской области привела к созданию разветвленной сети трубопроводов различного диаметра и назначения. Они производят транспортировку нефти, газа и целого ряда продуктов нефтехимии. Трубопроводы образуют комплексные технические транспортные коридоры, которые проходят в основном параллельно железнодорожным и автомобильным магистралям.

По территории Кошкинского района проходит магистральный газопровод «Бинарадка-Ульяновск» - Кошки (Г36, диаметр 219 мм).

По территории сельского поселения Новая Кармала, в центральной части, проходят: газопровод, питающийся от магистрального, подающий газ в населённые пункты и высоковольтная линия электропередач (110 кВт). Транспортная инфраструктура с.п. Новая Кармала представлена на рисунках 2.3.1 и 2.3.2

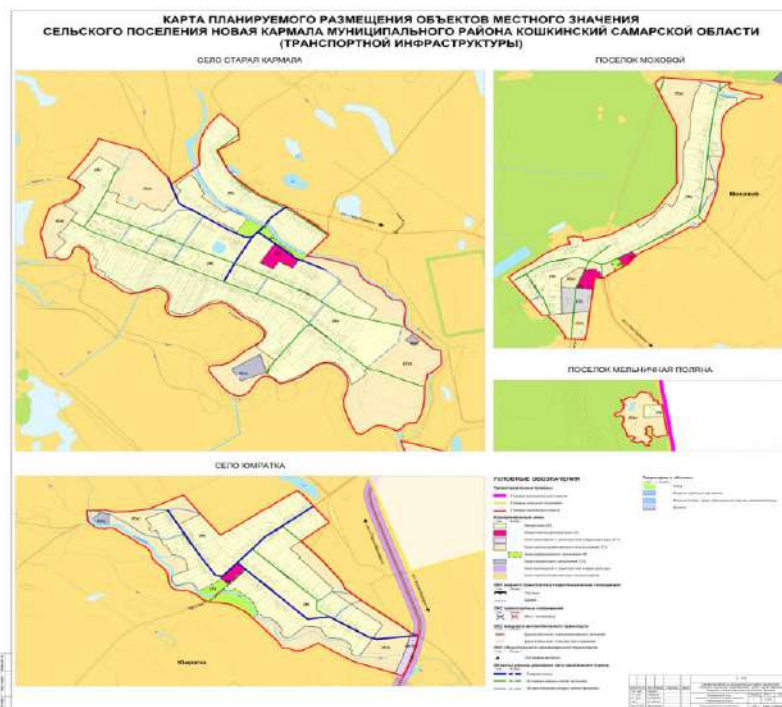
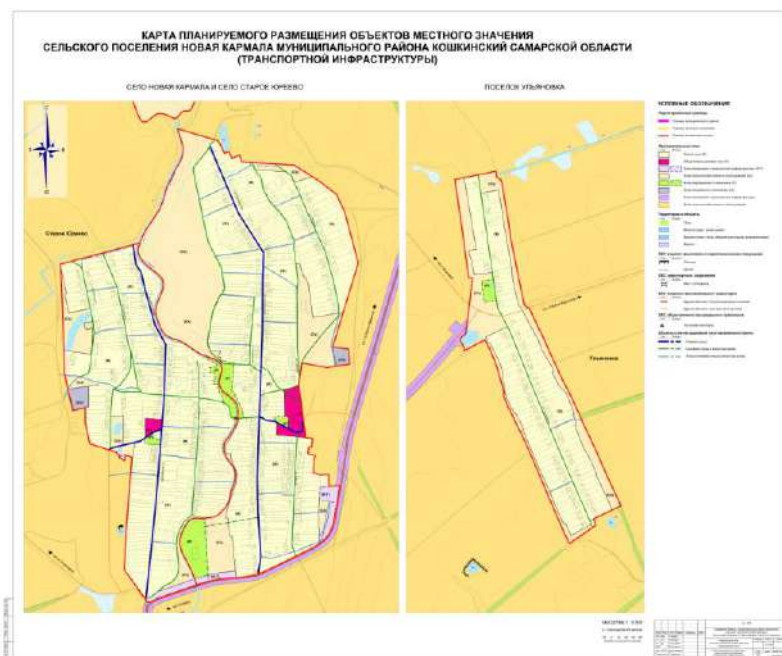


Рис. 2.3.1 и 2.3.2 Карта инженерной и транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала.

2.4 Характеристика сети дорог с.п. Новая Кармала

Внешняя инженерно-транспортная инфраструктура представлена на территории сельского поселения Новая Кармала автомобильным и трубопроводным транспортом. Основная часть дорог имеет твердое покрытие.

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

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

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

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию

транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения с.п. Новая Кармала позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете с.п. Новая Кармала, эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения, проходящие по территории с.п. Новая Кармала, разделены на категории.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения по территории с.п. Новая Кармала составляет 35 км. Остальные автодороги поселения являются подъездами к отдельно стоящим населенным пунктам. Основная часть дорог имеет твердое покрытие.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Самарской области, проходящих по территории с.п. Новая Кармала, согласно Постановлению Правительства Самарской области от 09.08.2006 №106 (в ред. от 18.06.2017 N 106) представлен в таблице 2.4.1

Таблица 2.4.1 - Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения на территории с.п. Новая Кармала

| Наименование автомобильной дороги общего пользования | Местоположение (адрес) | Категория | Характеристика автодорог | | | | |
|--|------------------------|-----------|--------------------------|-----------------------|--|--------------------|--------------|
| | | | Протяженность км | Ширина проезжей части | Интенсивность движения авт./сутки среднегодовая. | Придорожная полоса | Тип покрытия |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Автодороги регионального значения | | | | | | | |
| Кошки-Максимкино | Кошкинский район | | 35 | 6 | | | асфальт |

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

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов с.п. Новая Кармала. В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с

категорией V. Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне. Внешняя граница придорожных полос устанавливается от оси дорог на расстоянии не менее 45 м.

Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения, расположенные на территории сельского поселения, относятся ко 2, 3 и 4 категории. Согласно Приказу министерства транспорта, связи и автомобильных дорог Самарской области от 15 июня 2010 г. № 37, внешняя граница придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения вне населенных пунктов устанавливается от оси дорог на расстоянии:

- для II категории с 2-полосным движением не менее 100 м;
- для дорог III категории с 2-полосным движением не менее 75 м;
- для дорог IV категории с двумя полосами движения составляет 65 м.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов сельского поселения Новая Кармала характеризуется недостаточной степенью благоустройства, 82,1 % улиц не имеют твердого покрытия.

Характеристика улично-дорожной сети представлена в таблице 2.4.2. Классификация улично-дорожной сети приведена в таблицах 2.4.3 – 2.4.7.

Общая протяженность улиц составляет **38,2 км**, в том числе по покрытию: асфальтобетон – **6,85 км**, грунтощебень-**1,7 км**, грунт – **29,65 км**. По территории поселения проходят грунтовые дороги хозяйственного назначения.

Бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день бесхозные автомобильные дороги на территории с.п. Новая Кармала отсутствуют.

Таблица 2.4.2 – Характеристика улично-дорожной сети с.п. Новая Кармала

| № п\п | Наименование | Проезжая часть | | | | |
|-------|--------------|------------------|-------------------------|--|----------|-------|
| | | Протяжённость, м | Площадь, м ² | в том числе протяженность по покрытию (км) | | |
| | | | | Асф/бет. | Гр./щеб. | Грунт |
| | | | | | | |

| Село Новая Кармала | | | | | | |
|---------------------|---------------------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| 1 | Подъездная дорога | 3600 | 0,6 | 0,6 | --- | --- |
| 2 | Ул. Центральная | 16800 | 2,8 | --- | --- | 2,8 |
| 3 | Ул. Рабочая | 5100 | 0,85 | --- | --- | 0,85 |
| 4 | Ул. Полевая | 7200 | 1,2 | --- | --- | 1,2 |
| 5 | Ул. Прибрежная | 3000 | 0,5 | --- | --- | 0,5 |
| 6 | Подъездная дорога к школе | 3000 | 0,5 | --- | --- | 0,5 |
| 7 | Подъездная дорога к ФАП | 1500 | 0,25 | 0,25 | --- | --- |
| Всего: | | 40200 | 6,7 | 0,85 | --- | 5,85 |
| Село Старая Кармала | | | | | | |
| 1 | Подъездная дорога | 6600 | 1.1 | 0.6 | --- | 0.5 |
| 2 | Ул. Центральная | 15600 | 2.6 | --- | --- | 2.6 |
| 3 | Ул. Колхозная | 7200 | 1.2 | --- | --- | 1.2 |
| 4 | Ул. Средняя | 13200 | 2.2 | --- | --- | 2.2 |
| 5 | Ул. Школьная | 4800 | 0.8 | --- | 0.8 | --- |
| Всего: | | 47400 | 7.9 | 0.6 | 0.8 | 6.5 |
| Село Старое Юреево | | | | | | |
| 1 | Подъездная дорога | 6600 | 1.1 | 1.1 | --- | --- |
| 2 | Ул. Центральная | 18000 | 3 | --- | --- | 3 |
| 3 | Ул. Речная | 15000 | 2.5 | --- | --- | 2.5 |
| 4 | Ул. Колхозная | 14400 | 2.4 | --- | --- | 2.4 |
| 5 | Ул. Школьная | 4800 | 0.8 | --- | --- | 0.8 |
| 6 | Подъездная дорога | 5400 | 0.9 | --- | 0.9 | --- |
| Всего: | | 64200 | 10.7 | 1.1 | 0.9 | 8.7 |
| Село Юмратка | | | | | | |
| 1 | Ул. Большая | 11400 | 1,9 | --- | --- | 1,9 |
| 2 | Ул. Задняя | 4200 | 0,7 | --- | --- | 0,7 |
| 3 | Ул. Малая | 4800 | 0,8 | --- | --- | 0,8 |
| Всего: | | 20400 | 3,4 | --- | --- | 3,4 |
| Посёлок Ульяновка | | | | | | |

| | | | | | | |
|------------------------|-------------------|---------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| 1 | Подъездная дорога | 15000 | 2,5 | 2,5 | --- | --- |
| 2 | Ул. Ульяновская | 15600 | 2,6 | --- | --- | 2,6 |
| Всего: | | 30600 | 5,1 | 2,5 | --- | 2,6 |
| Посёлок Моховой | | | | | | |
| 1 | Подъездная дорога | 10800 | 1,8 | 1,8 | --- | --- |
| 2 | Ул. Лесная | 15600 | 2,6 | --- | --- | 2,6 |
| Всего: | | 26400 | 4,4 | 1,8 | --- | 2,6 |
| Итого: | | 229200 | 38,2 | 6,85 | 1,7 | 29,65 |

На территории села Старая Кармала имеется мост через озеро Мышлявка, в селе Новая Кармала – мост через реку Кармала.

Для населенных пунктов сельского поселения Новая Кармала принята следующая классификация категорий улиц и дорог:

- поселковая улица – предназначена для транспортной связи сельских населенных пунктов с внешними дорогами;
- главная улица – связь жилых территорий с общественным центром;
- основная улица в жилой застройке – связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- второстепенная улица в жилой застройке – связь между основными жилыми улицами;
- проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала;
- хозяйственный проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала.

Неразвитость и плохое состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения усугубляет проблемы в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничения в перемещениях населения. Автомобильные дороги общего пользования местного значения требуют проведения строительства, реконструкции и модернизации покрытий.

2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации с.п. Новая Кармала

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

По состоянию на 01.01.2018 г. в сельском поселении Новая Кармала специально оборудованный транспорт для перевозки маломобильных групп населения отсутствует.

По данным администрации с.п. Новая Кармала, количество легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан проживающих на территории с.п. Новая Кармала на 01.01.2018 г. составляет 205 единиц.

Производственная зона в сельском поселении Новая Кармала отсутствует.

Для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения с.п. Новая Кармала не имеет на балансе единиц спецтехники.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коллективные крытые стоянки в населённых пунктах с.п. Новая Кармала отсутствуют. Хранение личного транспорта преимущественно осуществляется на приусадебных участках.

Предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению на территории с.п. Новая Кармала отсутствуют.

Коллективные крытые стоянки в населённых пунктах с.п. Новая Кармала отсутствуют. Хранение личного транспорта преимущественно осуществляется на приусадебных участках.

На территории сельского поселения нет автозаправочных станций.

Станции технического обслуживания автомобилей – отсутствуют.

Возле общественных зданий и магазинов специальные парковочные места для автомобилей маломобильных групп населения с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды не определены».

Уровень автомобилизации населения с. п. Новая Кармала на 01.01.2018 г. составляет 205 легковых и 1 грузовой транспорт на 1495 жителей.

2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

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

Транспортное сообщение населения сельского поселения Новая Кармала с другими сельскими и муниципальными образованиями осуществляется пригородным транспортом.

Маршруты пригородных и междугородных автобусов приведены в таблице 2.6.1.

Таблица 2.6.1 – Транспортное обеспечение сельского поселения Новая Кармала

| № п/п | № автобуса | Маршрут | Кол-во рейсов |
|--|-------------------|---------|----------------------------|
| Автобусные междугородние маршруты | | | |
| 1 | Максимкино-Самара | 545 | Ежедневно по 2 раза в день |
| 2 | Кошки - Самара | 626 | Ежедневно |

По состоянию на 01.01.2018 г., на территории сельского поселения Новая Кармала расположено 6 остановочных площадок. Подробное описание остановочных площадок общественного транспорта на территории сельского поселения приведено в таблице 2.6.1.4.

Таблица 2.6.2. – Перечень остановочных пунктов по маршрутам регулярных перевозок на территории с.п. Новая Кармала.

| № п/п | Наименование остановочного пункта | Адрес расположения остановочного пункта | № маршрутов, направление движения | Элементы остановочного пункта | Длина остановочной площадки, м |
|-------|-----------------------------------|---|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | С. Новая Кармала | На дороге Кошки-Максимкино | 545 | Остановочная площадка, заездной карман, автопавильон | 20 |
| 2 | С. Старое Юреево | На дороге Кошки-Максимкино, | 545 | Остановочная площадка, заездной карман, автопавильон | 20 |

| | | | | | |
|---|------------------|---|-----|--|----|
| 3 | Пос. Ульяновка | На дороге Кошки-Алексеевка | 545 | Остановочная площадка, заездной карман, автопавильон | 20 |
| 4 | Пос. Моховой | На дороге Кошки - Моховой в. пос. Моховой, ул. Лесная, перед домом 16 | 545 | Остановочная площадка, заездной карман, автопавильон | 20 |
| 5 | С.Старая Кармала | На дороге Кошки-Максимкино | 545 | Остановочная площадка, заездной карман, автопавильон | 20 |
| 6 | С. Юмратка | На дороге Кошки-Максимкино | 545 | Остановочная площадка, заездной карман, автопавильон | 20 |

Прогноз показателей развития пассажирского транспорта и связи между поселками показан в таблице 2.6.3.

Таблица 2.6.3. – Перечень показателей развития пассажирского транспорта.

| № п./п. | Показатели | 2015 факт | 2016 факт | 2017 оценка | Ожидаемые значения по годам: | | | | |
|---------|---|-----------|-----------|-------------|------------------------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1. | Число перевезенных за год пассажиров (тыс. чел) | 2.1 | 2 | 1.8 | 1.7 | 1.6 | 1.5 | 1 | 0.9 |

Так как численность сельского поселения понижается, соответственно текучесть транспорта падает.

В рамках Подпрограммы «Дорожное хозяйство и транспортное обслуживание населения в муниципальном районе Кошкинский Самарской области» на 2015-2017 годы транспортное обслуживание населения в границах муниципального образования организует Администрация муниципального района Кошкинский.

Грузовые перевозки осуществляются предприятиями муниципального района Кошкинский самостоятельно, население имеет возможность воспользоваться грузовыми автомобилями индивидуальных предпринимателей.

В рамках основного мероприятия осуществляется:

определение потребности в перевозках по маршрутам регулярных перевозок (в том числе при открытии новых маршрутов и (или) изменении сети действующих маршрутов регулярных перевозок);

обследование дорожных условий - в целях оценки соответствия технического состояния трассы движения по маршруту требованиям безопасности дорожного движения. Обследование дорожных условий проводится перед открытием маршрута и в процессе эксплуатации – не реже двух раз в год (к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам);

устранение недостатков, отмеченных в актах по результатам обследования дорожных условий;

разработка (внесение изменений) и утверждение паспорта маршрута – в случае принятия решения об открытии нового маршрута или об изменении маршрута;

информирование населения о маршрутах регулярных перевозок через СМИ, официальный сайт муниципального района Кошкинский.

Формирование сети маршрутов регулярных перевозок осуществляется Администрацией муниципального района Кошкинский в соответствии с Положением об организации пассажирских перевозок на маршрутах регулярного сообщения муниципального района Кошкинский. Единая сеть маршрутов регулярных перевозок, а также открытие, изменение, закрытие маршрутов регулярных перевозок утверждается постановлением Администрации муниципального района Кошкинский.

Регулярно в населенном пункте осуществляются перевозки детей учащихся в школе на школьном автобусе. Государственное бюджетное общеобразовательное учреждение самарской области средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза Ивана Федоровича Самаркина с. Новая Кармала Муниципального района Кошкинский Самарской области. Адрес школы: село Новая Кармала, Центральная ул.,72.

2.7 Характеристика условий немоторизированного (пешеходного и велосипедного) передвижения

На территории с.п. Новая Кармала *велосипедное движение* в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов требует формирования пешеходных тротуаров и переходов, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладки асфальтобетонного покрытия, ограничения дорожного полотна.

В результате анализа существующей улично-дорожной сети выявлено:

Пешеходные тротуары на территории с.п. Новая Кармала отсутствуют.

Перечень организованных пешеходных переходов, расположенных в с.п. Новая Кармала отсутствуют.

2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

В настоящее время в связи с общим увеличением объема грузов, перевозимых автомобильным транспортом на значительные расстояния, доля крупнотоннажного транзитного транспорта на межрегиональных маршрутах имеет тенденцию к росту. В связи с этим снижается пропускная способность автомобильных дорог общего пользования местного значения, что ограничивает интенсивность движения и отрицательно влияет на экономическое развитие региона.

Автомобильные дороги общего пользования, проходящие по территории сельского поселения Новая Кармала, испытывают повышенную транспортную нагрузку, что обусловлено близостью областного центра – города Самара. Кроме того имеет место сезонная, недельная и суточная неравномерность движения.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории с.п. Новая Кармала, в количестве 1 единиц составляют 2,06 % от общего количества автомобилей в поселении. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Обслуживанием автомобильных дорог в районе занимается филиал «Кошкинское ДЭУ» ГКП Самарской области «АСАДО», основные функции которого – выполнение работ и оказание услуг по содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования муниципального и межрегионального значения, строительство на них сооружений в рамках государственного заказа.

Содержание дорог с.п. Новая Кармала осуществляется на основании ежегодно заключаемых договоров со специализированными организациями.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

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.

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 2032 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 и среднесрочной перспективе, и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста численности.

За период с 2013 г. по 2018 г. в сельском поселении Новая Кармала случаев дорожно-транспортных происшествий было немного.

Учитывая рост автомобилизации, ухудшение состояния дорожного покрытия автомобильных дорог, несовершенства технических средств организации дорожного движения, на территории с.п. Новая Кармала возможно ухудшение ситуации в области безопасности дорожного движения.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями, по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Самарской области, являются: несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям; нарушение скоростного режима; нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

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

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: нанесение дорожной разметки, установка дорожных ограждений и направляющих устройств, светофорное регулирование.

Эффективное управление дорожным движением позволит обеспечивать равномерную загрузку транспортной сети, увеличивая ее пропускную способность, не допуская перегрузки уязвимых зон, а также прогнозировать развитие транспортной структуры. Светофорные объекты в с.п. Новая Кармала отсутствуют.

. Информация о дорожных знаках представлена в таблицах 2.9.1

Таблица 2.9.1 – Наименование улиц, дорог, проездов и количество дорожных знаков.

| № п/п | Наименование улиц, дорог, проездов | Кол-во дорожных знаков шт. |
|-------|-------------------------------------|----------------------------|
| 1 | С.Новая Кармала, ул. Центральная-56 | 2 |
| | Итого: | 2 |

Таким образом, видно, что на территории сельского поселения расположено два дорожных знака.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Уровень загрязнения атмосферного воздуха – по данным Федерального Государственного бюджетного учреждения ФГБУ «Приволжское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (ФГБУ «Приволжское УГМС»), регистрируется как повышенный и высокий.

С целью выявления изменений уровня загрязнения атмосферного воздуха, проводят эпизодические обследования в деревнях и селах области. За период с 2001 по 2011 год обследованиями было охвачено 234 населенных пункта на территории 27 районов области; в воздушной среде определялось содержание так называемых основных примесей – диоксида серы, оксида углерода, диоксида и оксида азота; кроме того, определялись специфические для каждой конкретной местности загрязняющие вещества – взвешенные вещества (пыль), сероводород, сажа, аммиак, углеводороды (суммарно C1-C10), ароматические углеводороды (бензол, ксилол, толуол), метилмеркаптан.

Эпизодические наблюдения недостаточно полно характеризуют состояние загрязнения окружающей среды. Единственным максимально точным способом получения необходимой информации является регулярный экологический

мониторинг, охватывающий большинство районов и населенных пунктов Самарской области.

Интенсивное загрязнение гидросферы автотранспортом происходит вследствие ряда факторов. Одним из них является отсутствие гаражей для индивидуальных автомобилей, хранящихся на открытых площадках, во дворах жилых застроек. Владельцы производят ремонт и техническое обслуживание своими силами, что они и делают, конечно, без учёта экологических последствий. Примером могут служить частные мойки или несанкционированные площадки для мойки автомобилей: из-за отсутствия моечных пунктов эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов. Ещё одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др.

Уровень воздействия дорог и автомобильного движения на компоненты окружающей среды находится в прямой зависимости от количества автотранспорта, структуры и интенсивности автотранспортного потока, объемов используемого топлива, наличия транзитного транспорта, сезонной неравномерности в распределении выбросов отработавших газов, качества дорожного покрытия и пр.

Отрицательные воздействия дороги и автомобильного движения на окружающую среду проявляются следующим образом:

- осуществляется изъятие земель под дорожное строительство;
- загрязняется воздух отработавшими газами и пылью;
- загрязняются почвы вдоль дороги нефтепродуктами, соединениями тяжелых металлов, в том числе свинца при использовании этилированного бензина;
- загрязняются грунтовые воды за счет фильтрации ливневых и талых сточных вод с дорожного полотна и придорожных территорий

нефтепродуктами от потерь горюче – смазочных материалов, хлоридами при использовании их в составе противогололедных смесей;

- загрязняются поверхностные водные объекты при попадании в них стока с дорог, несущего истертую резину, несгоревшие углеводороды, тяжелые металлы, нефтепродукты от потерь топлива, масла, соли и пр.;
- создается угроза зеленым насаждениям под воздействием атмосферных и почвенных загрязнений;
- осуществляется вибрационное, шумовое, электромагнитное, тепловое воздействие на окружающую среду.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является:

- переход, по возможности, на использование газобаллонного топлива,
- качественная регулировка двигателя,
- использование нейтрализаторов отработанных газов,
- выбор рационального режима работы двигателя,
- минимизация количества поездок на автомобиле, по возможности объединение для совместных поездок с соседями или коллегами,
- для передвижения на небольшие расстояния – использование велосипеда или пешеходные прогулки.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа

Являясь пригородным, Кошкинский район находится во взаимовыгодном сосуществовании с центром губернии, которое определяет ускоренное развитие района – близость областного города Самара и наличие на территории района международного аэропорта «Курумоч» позволяют привлекать в район крупных инвесторов, которые на территории района имеют благоприятные перспективы развития.

С учетом сложившихся условий, в перспективе до 2030 года ожидается дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала.

Генеральным планом с.п. Новая Кармала определены площадки под развитие земель населённых пунктов – 647,9 га - в состав земель населенных пунктов могут входить земельные участки, отнесенные в соответствии с

градостроительными регламентами к следующим территориальным зонам:

(в ред. Федерального закона от 18.12.2006 N 232-ФЗ)

- 1) жилым;
- 2) общественно-деловым;
- 3) производственным;
- 4) инженерных и транспортных инфраструктур;
- 5) рекреационным;
- 6) сельскохозяйственного использования;
- 7) специального назначения;
- 8) военных объектов;
- 9) иным территориальным зонам.

Развитие жилых зон предполагается на участках зоны сельскохозяйственного использования - садово-огородные участки. Предполагается индивидуальная застройка многоквартирными и блокированными жилыми домами с приусадебными участками.

Действующим генеральным планом с.п. Новая Кармала предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры:

- строительство новых улиц в проектируемой застройке с учетом предлагаемой планировочной и транспортной структуры, нормативных документов и требований;

При проектировании улично-дорожной сети была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития поселения. Введена дифференциация улиц по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-91:

- поселковая дорога;
- главная улица;
- улица в жилой застройке основная;
- улица в жилой застройке второстепенная;
- проезд.

На рисунке 2.11.1. представлена схема развития транспортной инфраструктуры с.п.

Новая Кармала в рамках реализации мероприятий Генерального плана.

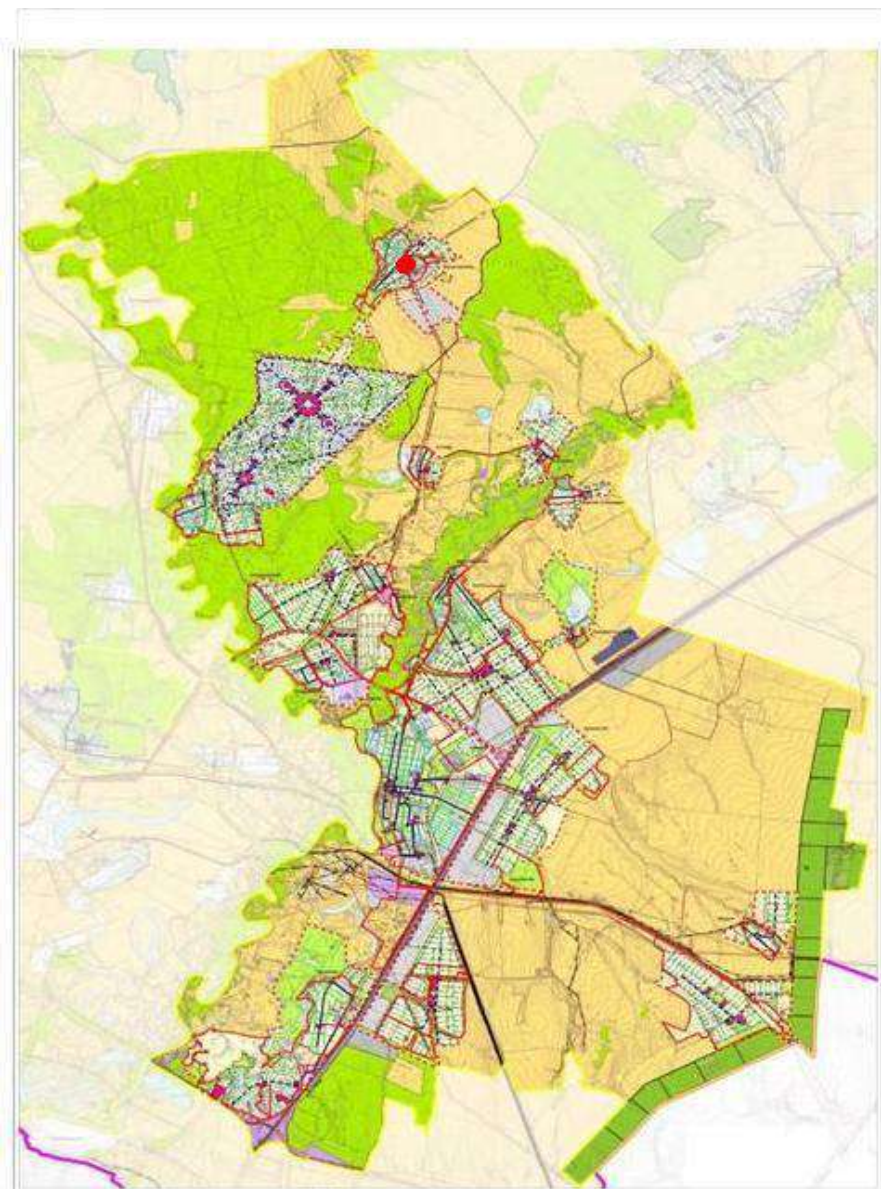


Рис. 2.11.1 – Схема развития транспортной инфраструктуры с.п. Новая Кармала

Общая протяженность улично-дорожной сети в границах населённых пунктов с.п. Новая Кармала на расчетный срок строительства с учётом существующих улиц 38,2 км станет 39,6км.

* Новая Кармала на карте помечена красной точкой.

2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала

Мероприятия Программы реализуются в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Российской Федерации, Самарской области и правовыми актами органов местного самоуправления с.п. Новая Кармала.

Законодательной базой для разработки Программы являются Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Налоговый кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации, другие нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, а также подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся непосредственно к сфере деятельности транспортного комплекса.

Программа разработана во исполнение и в соответствии с требованиями:

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

Федеральный закон РФ от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;

Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

Устав с.п. Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области;

Генеральный план с.п. Новая Кармала муниципального района Кошкинский Самарской области, разработанный в 2011 году ОАО «ГИПРОГОР»;

Государственная программа Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014 – 2025 годы)», утвержденная Постановлением Правительства Самарской области от 27.11.2013 № 677 (с изменениями);

Областная целевая программа модернизации и развития сети, автомобильных дорог Самарской области до 2025 года, утверждена Законом Самарской области от 12.05.2005 № 108-ГД).

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, 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.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств бюджета с.п. Новая Кармала, субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых бюджету поселения из федерального и регионального бюджетов. Объем финансирования

вышеуказанных мероприятий недостаточен и определяется ограниченными возможностями бюджета с.п. Новая Кармала.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом с.п. Новая Кармала на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет **129 394,00 тыс. руб.**, из них:

2018 год – 940,0 тыс. руб.;

2019 год – 1 053,0 тыс. руб.;

2020 год – 1 053,0 тыс. руб.;

2021 год – 1 053,00 тыс. руб.;

2022 год – 1 053,0 тыс. руб.;

2023-2033 годы – 124 242,00 тыс. руб.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий и укрупненных нормативов цены строительства НЦС 81-02-08-2017 Автомобильные дороги.

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.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного

бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

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

3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ С.П. НОВАЯ КАРМАЛА

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения Новая Кармала

Развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала определено Генеральным планом, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения устойчивого развития сельского поселения, развития его инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, и действующими государственными и муниципальными программами.

Проектные решения разработаны с учетом перспективы развития поселения на расчетный срок до 2030 года включительно.

Планировочная структура сельского поселения Новая Кармала предусматривает:

- компактное размещение и взаимосвязь территориальных зон с учетом их допустимой совместимости;
- зонирование и структурное членение территории в увязке с системой общественных центров, транспортной и инженерной инфраструктурой;
- эффективное использование территорий в зависимости от ее градостроительной ценности, допустимой плотности застройки, размеров земельных участков;
- комплексный учет архитектурно-градостроительных традиций, природно-климатических, историко-культурных, этнографических и других местных особенностей;
- эффективное функционирование и развитие систем жизнеобеспечения, экономию топливно-энергетических и водных ресурсов;
- условия для беспрепятственного доступа к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктур в соответствии с требованиями нормативных документов;
- охрану окружающей среды, памятников истории и культуры;
- охрану недр и рациональное использование природных ресурсов.

Развитие жилых зон предполагается на участках в существующих границах населённых пунктов и на новых площадках, в планируемых границах.

Так как в индивидуальной жилой застройке расчётные показатели жилищной обеспеченности не нормируются, для расчёта общей площади проектируемого жилищного фонда условно принята общая площадь индивидуального жилого дома на одну семью 200 м².

Прирост площади жилищного фонда усадебной жилой застройкой в населенных пунктах с.п. Новая Кармала не предполагается.

Таблица 3.1.1 – Прогноз численности населения с.п. Новая Кармала с учетом освоения резервных территорий

| Наименование населенного пункта | Существующее положение на 01.01.2018 гг. чел. | Прогноз на расчетный срок до 2030 гг. чел |
|----------------------------------|---|---|
| сельское поселение Новая Кармала | 1495 | 1054 |

Исходя из данных таблицы 3.1.1, на территориях, отведенных под жилищное строительство в с.п. Новая Кармала, при полном их освоении будет проживать 242 человека. В целом численность населения с.п. Новая Кармала к 2030 году по прогнозам упадет до 1054 человек.

Прогноз возрастной структуры с.п. Новая Кармала, с учетом освоения резервных территорий, приведен в таблице 3.1.2.

Таблица 3.1.2 – Прогноз возрастной структуры населения с.п. Новая Кармала с учетом освоения резервных территорий

| Показатели | % от общей численности населения | На 1-ю очередь, до 2023г. | На расчетный срок до 2033г. |
|--|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| <i>Из общей численности населения:</i> | <i>100</i> | <i>1 201</i> | <i>1 191</i> |
| Население моложе трудоспособного возраста | 21,6 | 259 | 257 |
| Население трудоспособного возраста: | 55,0 | 661 | 655 |
| Население старше трудоспособного возраста: | 23,4 | 281 | 279 |

Динамика среднедушевых доходов населения с.п. Новая Кармала приведена в таблице 3.1.3.

Таблица 3.1.3 – Динамика доходов населения с.п. Новая Кармала

| Показатели | 2016 | 2017 |
|--|-----------|-----------|
| Среднемесячная начисленная заработная плата работников предприятий и организаций, руб. | 10 002,44 | 10 311,79 |
| Среднедушевые доходы населения, руб. в месяц | 9 002,2 | 9 648,6 |
| Доля населения с доходами ниже прожиточного минимум, % | 2,5 | 3 |
| Величина прожиточного минимума на душу населения (3 квартал), руб. | 9 789 | 10 014 |
| Покупательная способность | 0,93 | 1,67 |

В с.п Новая Кармала по сравнению с 2016 годом среднедушевой доход населения, увеличился на 6,7 %. Основным видом денежных доходов населения остается заработная плата, она составляет 106,87 % совокупных денежных доходов. Средняя начисленная заработная плата за 2017 год увеличилась по сравнению с 2016 годом на 3,1 % и составила 10 311,79 рублей.

При анализе показателей современного использования территории с. п. Новая Кармала и текущего уровня социально - экономического и градостроительного развития, можно сделать следующие выводы:

- Большую часть территории поселения занимают сельскохозяйственные угодья. Генеральным планом предусматривается развитие зон градостроительного использования на новых площадках, примыкающих с внешней стороны к существующим границам населённых пунктов и расположенным на землях сельскохозяйственного назначения находящихся в муниципальной собственности.

- На территории сельского поселения Новая Кармала возможны туристические маршруты направления «познавательный туризм» и «религиозный»

Организация туристического маршрута «Памятники истории и культуры»:

с. Кошки – с. Надеждино – место битвы Тимура с Тахтомышем – ж.д.ст. Погрузная – с. Степная Шентала – с. Новая Кармала – п.п. Озеро у с. Ерандаево – п.п.

Каменный овраг – с. Новое Файзуллово – с. Кошки.

Организация туристического маршрута «Памятники природы» - с. Кошки – п.п. Ключ – п.п. Пруд – п.п. Ключи (с. Кошки) – с. Надеждино – п.п. Надеждинская лесостепь – п.п. Надеженский родник – п.п. Черные березы (с. Большая Константиновка) – п.п. Гипновое болото (п. Моховой) – п.п. Дуб (с. Старое Максимкино) – п.п. Озеро у с. Ерандаево – п.п. Каменный овраг – с. Кошки.

Организация туристического маршрута (религиозный): с. Кошки – с. Новое Файзуллово – с. Степная Шентала – с. Новая Кармала – с. Кошки.

- Расположение населённых пунктов сельского поселения вдоль автодороги общего пользования «Кошки – Б. Романовка – Ерандаево – Андреевка - граница Татарстана обеспечивает благоприятные условия для осуществления внешних связей на любом уровне, как внутри района, так и за пределами территории.

- Жилищный фонд с.п. Новая Кармала (с учетом перспективного строительства до 2030 года) средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составит 30 кв. м.

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

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития поселения, поэтому совершенствование сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для сельского поселения Новая Кармала.

3.2 Прогноз транспортного спроса с.п. Новая Кармала

При планируемом уменьшении численности населения с.п. Новая Кармала к 2030 году 1054 ожидается спад пассажиропотока, что позволяет сделать прогноз об изменении транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения по территории сельского поселения.

Уровень автомобилизации в с.п. Новая Кармала в 2018 году составил 205 легковых автомобилей на 1495 жителей и имеет дальнейшую тенденцию к росту.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в

СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», а именно:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время сельское поселение обеспечено необходимыми объектами дорожного сервиса.

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

В связи с преобладающей перспективной застройкой новых территорий индивидуальными и блокированными двухквартирными жилыми домами с приусадебными участками, хранение личного транспорта следует предусматривать в пределах отведенных участков.

Предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

Интенсивность грузового транспорта на территории с.п. Новая Кармала незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, областным и населенными пунктами, будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих на территории сельского поселения предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения

Согласно областной целевой программе «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения в Самарской области на 2009-2015 годы» предусматривается проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт дорог местного значения муниципального района Кошкинский Самарской области, в том числе на территории сельского поселения Новая Кармала:

- 1) предлагается ремонт существующего асфальтобетонного покрытия и устройство дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием поселковой автомобильной дороги общего пользования территориального значения «Кошки - Ст. Макимкино - Ст. Кармала» - с. Н. Кармала, протяжённостью 0,857 км
- 2) планируется ремонт существующего асфальтобетонного покрытия и устройство дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием автодорог общего пользования местного значения:
 - главных улиц с. Н. Кармала,
 - подъездов от автодорог общего пользования до образовательного центра в с.с. Н. Кармала, Ст. Кармала.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала в проекте предусматривают:

- реконструкцию существующих поселковых улиц и дорог с приведением их к необходимым нормируемым показателям соответствующим технической категории дороги;

Улично-дорожная сеть

Для населённых пунктов сельского поселения Новая Кармала принята следующая классификация категорий улиц и дорог:

- поселковая дорога;
- главная улица;
- основная улица в жилой застройке;
- второстепенная улица в жилой застройке;
- проезд;
- хозяйственный проезд, скотопрогон.

Поселковая дорога – осуществляет связь населённого пункта с внешними дорогами общей сети.

Главная улица – осуществляет связь жилых территорий с общественным центром.

Основная улица в жилой застройке – осуществляет связь внутри жилых территорий с главной улицей по направлениям с интенсивным движением.

Второстепенная улица в жилой застройке - осуществляет связь между основными жилыми улицами.

Проезд – осуществляет связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Хозяйственный проезд, скотопрогон – прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам.

Генеральным планом предусмотрено существующие улицы и дороги привести к необходимым нормируемым показателям, соответствующим технической категории улиц и дорог.

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории с.п. Новая Кармала представлен в таблице 3.5.1.

Таблица 3.5.1 – Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории с.п. Новая Кармала

| № | Показатели | 2018 год | 2019 год (прогноз) | 2020 год (прогноз) | 2021 год (прогноз) | 2022 год (прогноз) | 2023-2030 годы (прогноз) |
|---|--|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 1495 | 1400 | 1350 | 1335 | 1325 | 1054 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 205 | 208 | 210 | 215 | 220 | 317 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 137 | 148 | 155 | 161 | 166 | 300 |

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

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

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В с.п. Новая Кармала в перспективе предполагается рост количества автотранспорта, а вследствие этого увеличение интенсивности движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

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

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы контроля выполнения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметки, ограждения), соответствующие требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории с.п. Новая Кармала соответствуют.

3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека

В период действия Программы предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, в связи, с чем усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ, и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

Еще одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду является отсутствие моечных пунктов. Эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов.

4 ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С.П. НОВАЯ КАРМАЛА С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Новая Кармала учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории поселения.

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 Кошкинского района и органов государственной власти Самарской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

5 МЕРОПРИЯТИЯ ПРОГРАММЫ

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета сельского поселения, а также областного и регионального бюджетов.

Механизм реализации Программы включает в себя:

- систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении;
- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков);
- мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий Программы по ремонту дорог формируется администрацией с.п. Новая Кармала по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

На расчётный срок реализации Генерального плана, в связи с увеличением численности населения создание транспортно – пересадочных узлов не планируется

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

Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается на парковках придомовых участков жителей сельского поселения.

5.4 Мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение как средство передвижения обладает многими преимуществами с точки зрения здоровья человека и охраны окружающей среды. Благодаря переходу от вождения транспортных средств к пешеходному или велосипедному движению можно снизить уровень аварийности, сократить затраты на дорожные и парковочные сооружения, а также снизить степень воздействия на окружающую среду и укрепить здоровье населения.

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию велосипедного передвижения в период реализации Программы не предусматриваются. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения

возможны к реализации как дополнительные только при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

В рамках реализации Программы на весь период в населенных пунктах сельского поселения Новая Кармала планируется корректировка расположения мусорных площадок с обустройством заездов для коммунального транспорта.

Размещение объектов технического обслуживания автомобилей предполагается на площадках, предназначенных для развития придорожного сервиса.

5.6 Мероприятия по развитию сети дорог поселения

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия, и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать комплекс мероприятий по развитию дорог поселения. Перечень программных мероприятий представлен в таблице 5.6.1.

Таблица 5.6.1 – Перечень программных мероприятий по развитию сети дорог Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Новая Кармала на 2018 – 2030 годы

| № п/п | Наименование программы | Сроки реализации | Объем финансирования, тыс. руб. | Ответственный за реализацию мероприятия |
|-------|--|------------------|---------------------------------|---|
| 1 | Содержание, капитальный и ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | 2018-2030 гг. | 13 576,00 | Администрация сельского поселения |
| 2 | Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – 8,55 км | 2023-2030гг. | 99 522,00 | Администрация сельского поселения |

| | | | | |
|---------------|--|-----------------|-------------------|-----------------------------------|
| 3 | Строительство моста село Старая Кармала, ул. Колхозная, через р. Мышляевка | 2023-2030гг. | проект | Администрация сельского поселения |
| 4 | Строительство дорог в селе Юмратка, в юго-западной части -0,3 км | 2023-2030 гг. | 3 492,00 | Администрация сельского поселения |
| 5 | Строительство дорог в селе Новая Кармала, в северной части -0,2 км | 2023-2030 гг. | 2 328,00 | Администрация сельского поселения |
| 6 | Строительство дорог в селе Старое Юреево, в северной части-0,5 км | 2023 – 2030 гг. | 5 820,00 | Администрация сельского поселения |
| 7 | Строительство дорог село Старая Кармала, в юго-восточной части -0,4 км | 2023 – 2030 гг. | 4 656,00 | Администрация сельского поселения |
| Итого: | | 2018-2030 гг. | 129 394,00 | |

5.7 Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения

Для достижения цели по повышению безопасности 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.

В целях повышения безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения предусмотрены мероприятия, представленные в таблице 5.7.1.

Таблица 5.7.1 – Перечень программных мероприятий по организации дорожного движения Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории с.п. Новая Кармала 2018 – 2030 годы

| № п/п | Наименование программы | Сроки реализации | Объем финансирования, тыс. руб. | Ответственный за реализацию мероприятия |
|-------|--|------------------|---------------------------------|---|
| 1 | Содержание, капитальный и ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | 2018-2030 гг. | 13 576,00 | Администрация сельского поселения |
| 2 | Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – 8,55 км | 2018-2030гг. | 99 522,00 | Консолидированный бюджет |

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

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлив в настоящее время привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и т.д.

Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и др.) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

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

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определением ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, осуществляет администрация сельского поселения Новая Кармала.

6 ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ

График реализации мероприятий программы представлен в таблице 6.1.

Таблица 6.1 – График реализации мероприятий программы

| Наименование мероприятия | Период реализации | | | | | |
|--|-------------------|------|------|------|------|-----------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023-2030 |
| Содержание, капитальный и ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | X | X | X | X | X | X |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – 8,55 км | - | - | - | - | - | X |
| Строительство моста село Старая Кармала, ул. Колхозная, через р. Мышляевка | - | - | - | - | - | X |
| Строительство дорог в селе Юмратка , в юго-западной части -0,3 км | - | - | - | - | - | X |
| Строительство дорог в селе Новая Кармала, в северной части -0,2 км | - | - | - | - | - | X |
| Строительство дорог в селе Старое Юреево, в северной части-0,5 км | - | - | - | - | - | X |
| Строительство дорог село Старая Кармала, в юго-восточной части -0,4 км | - | - | - | - | - | X |

**7 ФИНАНСОВЫЕ ПОТРЕБНОСТИ И ИСТОЧНИКИ
ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ ПО
ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счет средств Федерального бюджета, бюджета Самарской области и бюджета с.п. Новая Кармала. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет **129 394,00 тыс. руб.** Оценка финансовых потребностей и источники финансирования мероприятий программы представлены в таблице 7.1.

Таблица 7.1 - Оценка финансовых потребностей и источники финансирования мероприятий программы

| Наименование мероприятия | Источники финансирования | Стоимость выполнения, тыс. руб. | Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб. | | | | | |
|--|----------------------------|---------------------------------|---|----------|----------|----------|----------|---------------|
| | | | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023-2030 гг. |
| Содержание, капитальный и ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | Бюджет сельского поселения | 13 576,00 | 940,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 8 424,00 |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – 8,55 км | Консолидированный бюджет | 99 522,00 | - | - | - | - | - | 99 522,00 |
| Строительство моста село Старая Кармала, ул. Колхозная, через р. Мышляевка | Консолидированный бюджет | - | - | - | - | - | - | проект |
| Строительство дорог в селе Юмратка, в юго-западной части -0,3 км | Консолидированный бюджет | 3 492,00 | - | - | - | - | - | 3 492,00 |
| Строительство дорог в селе Новая Кармала, в северной части -0,2 км | Консолидированный бюджет | 2 328,00 | - | - | - | - | - | 2 328,00 |
| Строительство дорог в селе Старое Юреево, в северной части-0,5 км | Консолидированный бюджет | 5 820,00 | - | - | - | - | - | 5 820,00 |
| Строительство дорог село Старая Кармала, в юго-восточной части - 0,4 км | Консолидированный бюджет | 4 656,00 | - | - | - | - | - | 4 656,00 |
| Всего по Программе: | | 129 394,00 | 940,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 124 242,00 |

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

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

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

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

8.3. Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности программы:

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;

3-й этап - расчет P итог - итоговой оценки эффективности Программы.

8.4. Итоговая оценка эффективности Программы (P итог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый

критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

8.5. Расчет P1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, (1) \text{ где:}$$

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ - плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

K «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд

8.6. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям: Программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$; Программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$; Программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

8.7. Расчет P2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 (2), \text{ где:}$$

K_i - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей Программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = P_i_{\text{факт}} / P_i_{\text{пл}} * 100\%, (3) \text{ где:}$$

$P_i_{\text{факт}}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$P_i_{\text{пл}}$ - плановое значение i показателя на отчетный год.

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

$$K_i = 100\%. \quad (4)$$

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

$$K_i = 0\%. \quad (5)$$

8.8. Интерпретация оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям: Программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$; Программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$; Программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$ программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

8.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2, \quad (6) \text{ где:}$$

$P_{\text{итог}}$ - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

8.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

$P_{\text{итог}} > 100\%$ высокоэффективная; $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная; $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная; $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

**9 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ
ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И
ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В
СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА
ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НОВАЯ КАРМАЛА**

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

Приложение 1

к Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры
сельского поселения Новая Кармала
Кошкинского района, Самарской области,
на 2018 год и период до 2030 год

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Степень достижения целей Программы определяется целевыми значениями показателей, перечень которых представлен в таблице.

Состав целевых показателей Программы определен исходя из принципа необходимости и достаточности информации для характеристики достижения цели и решения поставленных Программой задач.

Таблица - Целевые показатели Программы

| № | Наименование целевых показателей программы | Ед. измерения | Базовый показатель на начало реализации программы | Значение целевого показателя по годам | | | | | Целевое значение показателя на момент окончания действия программы |
|---|--|---------------|---|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|--|
| | | | | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | |
| 1 | Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием | км. | 8,55 | 8,55 | 8,55 | 8,55 | 8,55 | 8,55 | 9,95 |
| 2 | Протяженность пешеходных дорожек (тротуаров) | км. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Протяженность велосипедных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 20,8 |
| 5 | ДТП на территории с.п. Новая Кармала | кол-во | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | |
|---|--|---|------|------|------|------|------|------|------|
| | | | | | | | | | |
| 6 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, несоответствующих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 82,2 | 82,2 | 82,2 | 82,2 | 82,2 | 82,2 | 79,2 |

Приложение 2
к Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры
сельского поселения Новая Кармала
Кошкинского района, Самарской области,
на 2018 год и период до 2030 год

МЕРОПРИЯТИЯ ПРОГРАММЫ

Таблица - Мероприятия Программы (оценка финансовых потребностей и источники финансирования)

| Наименование мероприятия | Источники финансирования | Стоимость выполнения, тыс. руб. | Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб. | | | | | |
|--|----------------------------|---------------------------------|---|----------|----------|----------|----------|---------------|
| | | | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023-2030 гг. |
| Содержание, капитальный и ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | Бюджет сельского поселения | 13 576,00 | 940,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 8 424,00 |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – 8,55 км | Консолидированный бюджет | 99 522,00 | - | - | - | - | - | 99 522,00 |
| Строительство моста село Старая Кармала, ул. Колхозная, через р. Мышляевка | Консолидированный бюджет | - | - | - | - | - | - | проект |
| Строительство дорог в селе Юмратка, в юго-западной части -0,3 км | Консолидированный бюджет | 3 492,00 | - | - | - | - | - | 3 492,00 |
| Строительство дорог в селе Новая Кармала, в северной части -0,2 км | Консолидированный бюджет | 2 328,00 | - | - | - | - | - | 2 328,00 |
| Строительство дорог в селе Старое Юреево, в северной части-0,5 км | Консолидированный бюджет | 5 820,00 | - | - | - | - | - | 5 820,00 |
| Строительство дорог село Старая Кармала, в юго-восточной части - 0,4 км | Консолидированный бюджет | 4 656,00 | - | - | - | - | - | 4 656,00 |
| Всего по Программе: | | 129 394,00 | 940,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 1 053,00 | 124 242,00 |