**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ЧЕРКАССКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**ВОЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**от 29.12.2017 года № 44 с. Черкасское**

|  |
| --- |
| Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования на 2018-2032 годы» |

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», на основании статьи 30 Устава Черкасского муниципального образования,

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить муниципальную программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования на 2018-2032годы» согласно приложению.

2. Установить, что в ходе реализации муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования на 2018-2032годы» ежегодной корректировке подлежат мероприятия и объемы их финансирования с учетом возможностей средств бюджета Черкасского муниципального образования.

3. Опубликовать настоящее постановление на официальном сайте органов местного самоуправления Вольского муниципального района в сети Интернет www.Вольск.РФ.ru и в газете «Вольский Деловой Вестник».

4. Настоящее постановление вступает в силу со дня официального опубликования.

5. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

**Глава Черкасского**

**муниципального образования,**

**исполняющий полномочия главы**

**администрации Черкасского**

**муниципального образования А.Е. Моренов**

Приложение

к постановлению администрации

Черкасского муниципального образования

от 29.12.2017 г. №44

**программа комплексногоразвития**

**ТРАНСПОРТНОЙинфраструктуры**

**ЧеркасскогоМУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**вольского муниципальногорайона**

**Саратовской области**

**НА ПЕРИОД С 2017 ПО 2032 годы**

 **СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| **ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ** | **5** |
| **РАЗДЕЛ 1**. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры | **7** |
| 1.1Анализ положения Черкасского муниципального образования в структуре пространственной организации Российской Федерации | 7 |
| 1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса | 8 |
| 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 15 |
| 1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог | 15 |
| 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении | 22 |
| 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока | 22 |
| 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения | 23 |
| 1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работ транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств | 24 |
| 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения | 24 |
| 1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения | 24 |
| 1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования | 25 |
| 1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования | 26 |
| 1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры | 27 |
| **РАЗДЕЛ 2**. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Черкасского муниципального образования | **28** |
| 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения | 28 |
| 2.2Прогноз транспортного спроса Черкасского муниципального образования, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта | 29 |
| 2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 29 |
| 2.4 Прогноз развития дорожной сети | 31 |
| 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 32 |
| 2.6 Прогноз показателей безопасного дорожного движения | 32 |
| 2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровья населения | 33 |
| **РАЗДЕЛ 3.** Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта | **34** |
| **РАЗДЕЛ 4**. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) | **35** |
| **РАЗДЕЛ 5**. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры | **39** |
| **РАЗДЕЛ 6**. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры | **40** |
| **РАЗДЕЛ 7**. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения | **42** |

**ПАСПОРТ**

**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Черкасского муниципального образования**

**Вольского муниципального района Саратовской области**

**на период до 2032 года**

|  |  |
| --- | --- |
| НаименованиеПрограммы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования Вольского муниципального района Саратовской области на 2017-2032 годы (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;- Федеральный закон от 29.12. 2014 г. N 456-ФЗ"О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов” |
| Наименование заказчика Программы, его местонахождение | Администрация Черкасского муниципального образования Вольского муниципального района Саратовской области (далее - Администрация)Саратовская область, Вольский район, с. Черкасское, улица Московская, 1а |
| Наименование разработчика Программы, его местонахождение | ООО «Фортуна Проект»355020 г. Ставрополь, ул. Объездная, д. 15А, офис 1 |
| Цели Программы | -создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы;- повышение уровня безопасности движения;-улучшение качества дорог. |
| Задачи Программы | - Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Черкасского муниципального образования |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | ***Технико-экономические показатели:*** - протяженность отремонтированных дорог (ежегодно).***Финансовые показатели:*** - финансовые затраты на содержание дорог (ежегодно).***Социально-экономические показатели:******-***доля дорожно-транспортных происшествий (погибших, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий). |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | 1. Ремонт улично-дорожной сети;
2. Содержание дорог в зимнее время
 |
| Срок и этапы реализации Программы | 2017-2032 годы(этапы реализации Программы не выделяются) |
| Объемы и источники финансирования Программы | Объем финансирования Программы в 2017-2032 годах составит 69496 тыс. рублей, в том числе по годам:2017 – 974,5 тыс. руб.;2018 – 4568,1тыс. руб.;2019 – 4568,1тыс. руб.;2020 – 4568,1тыс. руб.;2021 –4568,1 тыс. руб.;2022-2032 – 50249,1тыс. руб.из них: федеральный бюджет – 0,00;областной бюджет – 0,00;местный бюджет – 69496 тыс. руб.; внебюджетные источники – отсутствуют.Объемы финансирования мероприятий Программы ежегодно подлежат уточнению при формировании бюджета на очередной финансовый год и плановый период. |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

* 1. **Анализ положения Черкасского муниципального образования в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации**

Черкасское муниципальное образование расположено в северной части Вольского муниципального района, находящегося в северной части Саратовской области.

Сложившаяся планировочная структура муниципального образования представляет собой восемь населенных пунктов: с. Черкасское, с. Александровка, с. Калмантай, с. Камышовка, с. Кизатовка, с. Лопуховка, дер. Огарёвка и с. Спасское.

Административным центром поселения является рабочий посёлок Черкасское, расположенный в 50 км от административного центра муниципального района - г. Вольск. Расстояние отс. Черкасское (центр) до ближайшей железнодорожной станции составляет 16 км.

Территория муниципального образования граничит:

- на севере - с Ульяновской областью;

- на северо-востоке - с Междуреченским муниципальным образованием;

- на юго-востоке - с Покровским муниципальным образованием;

- на юге - с Кряжимским муниципальным образованием;

- на юго-западе - с Балтайским муниципальным районом;

- на западе - с Колоярским муниципальным образованием.

Общая площадь территории Черкасского муниципального образования составляет 49182,35 га.

Значительную часть территории в границах муниципального образования занимают земли сельскохозяйственного назначения и земли лесного фонда. Поверхностные воды на территории поселения представлены водотоками – р. Калмантай, р. Алай, р. Тарай, р. Камышлейка.Через поселение проходит автомобильная дорога общего пользования регионального значения 63К-00187 «Вольск-Черкасское-Калмантай-граница Ульяновской области».

* 1. **Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

**Население**

Численность населения Черкасского муниципального образования по состоянию на 01.01.2017 г. составляет 3989 человек. Здесь проживает 4,4 % населения Вольского муниципального района.

Таблица 1 – Оценка численности постоянного населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Численность населения, чел.** | **Динамика численности****населения (2017/2010 гг.)** |
| **2010 г.** | **2017 г.** | **абсолютное****изменение, чел.** | **относительное изменение, %** |
| с.Черкасское | 3977 | 3166 | -811 | -20 |
| с. Камышовка | 74 | 51 | -23 | -31 |
| с. Александровка | 3 | 1 | -2 | -67 |
| с. Калмантай | 530 | 466 | -64 | -12 |
| с. Спасское | 301 | 259 | -42 | -14 |
| с. Кизатовка | 29 | 19 | -10 | -35 |
| с. Лопуховка | 3 | 5 | +2 | -67 |
| с. Огарёвка | 29 | 22 | -7 | -24 |
| **Итого:** | **4946** | **3989** | **-957** | **-20** |

Черкасское муниципальное образование многонационально: русские - 3188 чел; мордва- 3 чел; чуваши – 522 чел; татары – 66 чел; украинцы – 40 чел; чеченцы - 85 чел; азербайджанцы - 24 чел; марийцы - 4 чел; белорусы - 3 чел; болгары - 7 чел; армяне – 31 чел; дарийцы - 6 чел; казахи - 2 чел; туркмены - 1 чел; евреи - 1 чел; немцы - 3 чел; лезгины - 5 чел; литовцы - 4 чел.

 Одним из важных показателей социально-экономического состояния являются демографические показатели. Так, на территории поселения проживает 41% (1643 чел.) - населения старше 60 лет, 48% (1892 чел) - в возрасте от 14 до 60 лет и 11% (454 чел.) - от 0 до 14 лет.

**Жилой фонд**

В границах Черкасского муниципального образования Вольского муниципального района существующий жилищный фонд на 2017 г. составляет 117,75 тыс. м² общей площади. Обеспеченность жильем составляет в среднем по муниципальному образованию 29,52 м2/чел. и может колебаться в зависимости от доходов населения.

Жилая застройка представлена главным образом индивидуальными домами с приусадебными участками – 1244 ед.

**Экономика**

Количество населения, занятого в экономике, составляет 1892 человека.

Градообразующие предприятия:

- ГАУ СО «Черкасский психоневрологический интернат». В настоящее время работает 300 человек.

- ГАУ «Черкасский лесхоз» (вид деятельности: лесное хозяйство). В настоящее время работает 62 человека. Среднемесячная заработная плата за 2016 год составила 13005,0 рублей;

Так же на территории поселения расположены филиалы коммунальных служб:

- Электроснабжение: территориальное отделение ПАО «Саратовэнерго»;

- Теплоснабжение: филиал ООО «Газпром теплоэнерго Вольск»;

- Водоснабжение: филиал ГУП СО «Обводресурс»-«Вольский»;

- Газоснабжение: филиал ООО «Газпром межрегионгаз Саратов»

На современном этапе основу специализации территории составляет сельскохозяйственное производство.

Таблица 2 - Сельскохозяйственное производство

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Название с/х предприятия** | **Площадь с/х угодий (га)** | **В т.ч. пашни (га)** |
| Черкасский участок ООО СХП «Элита-С» | 4973,76 | 4145.0 |
|  ИП «Недеров Н.П.» | 1477,0 | 1064.0 |
|  ИП «Иванцов С.А.» | 250.0 | 160.0 |
| ООО «ГУНО» | 4377,6 | 2628,6 |
| ООО «Александровское» | 125 | 100 |
| ИП Живодеров И.В.  | 620 | 384 |
| ИП Лашин С.В. | 136,08 | 98,0 |

**Градостроительная деятельность**

Планировочная организация территории Черкасского муниципального образования складывалась под влиянием основных факторов: рельефа местности, водных объектов, сложившейся транспортной структуры, расположения производственных объектов. Градостроительный каркас представлен 8 населенными пунктами: с. Черкасское, с. Александровка, с. Калмантай, с. Камышовка, с. Кизатовка, с. Лопуховка, дер. Огарёвка, с. Спасское. Административный центр поселения – с. Черкасское.

Въезд в поселение с южной стороны осуществляется по автомобильной дороге регионального значения Вольск – Черкасское – Калмантай – Павловка (Ульяновская область) в пределах района.

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения и землями лесного фонда.

По территории поселения протекает несколько водотоков – р. Камышлейка, р. Калмантай, р. Алай, р. Тарай. Вдоль водотоков сформировались населенные пункты.

Село Черкасское

Населенный пункт располагается в юго-восточной части поселения. Рабочий посёлок Черкасское является административным центром Черкасского муниципального образования. Планировка рабочего посёлка складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется с южной стороны по автомобильной дороге регионального значения «Вольск- Черкасское- Калмантай- граница Ульяновской области».

Застройка улиц преимущественно двусторонняя.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками. Кварталы жилой застройки имеют вытянутую форму.

На территории общественно-деловой зоны располагаются детский сад, школа, администрация поселения, предприятия торговли, отделение связи, ФАП, дом культуры, кафе и т.д.

Село Александровка

Населенный пункт располагается в южной части поселения. Планировка села складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге местного значения.

Застройка улиц преимущественно двусторонняя.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками.

Село Калмантай

Населенный пункт располагается в северной части поселения. Планировка села складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге регионального значения «Вольск- Черкасское- Калмантай -граница Ульяновской области» в пределах района. Через населенный пункт протекает р. Калмантай.

Застройка улиц преимущественно двусторонняя.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками. Кварталы жилой застройки имеют вытянутую форму.

На территории общественно-деловой зоны располагаются детский сад, школа, предприятия торговли, отделение связи и т.д.

Село Камышовка

Населенный пункт располагается в южной части поселения. Планировка села складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге местного значения.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками.

Село Кизатовка

Населенный пункт располагается в юго-западной части поселения. Планировка села складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге местного значения.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками.

Село Лопуховка

Населенный пункт располагается в западной части поселения. Планировка села складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге местного значения.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками.

Деревня Огарёвка

Населенный пункт располагается в западной части поселения. Планировка деревни складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге местного значения.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками.

На территории общественно-деловой зоны располагается ФАП.

Село Спасское

 Населенный пункт располагается в западной части поселения. Планировка села складывалась под влиянием рельефа местности. Въезд в населенный пункт осуществляется по автомобильной дороге регионального значения «Вольск- Черкасское- Калмантай- граница Ульяновской области» в пределах района. В северо-восточном направлении от населенного пункта отходит автомобильная дорога регионального значения «Спасское – Колояр». Вдоль населенного пункта протекает р. Калмантай.

Застройка улиц преимущественно двусторонняя.

Жилые зоны представлены малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками. Кварталы жилой застройки имеют вытянутую форму.

На территории общественно-деловой зоны располагаются дом культуры, ФАП, предприятия торговли, отделение связи.

**Транспортная инфраструктура**

Въезд в поселение с южной стороны осуществляется по автомобильной дороге регионального значения «Вольск- Черкасское- Калмантай-граница Ульяновской области» в пределах района. В северо-восточном направлении от с. Спасское отходит автомобильная дорога регионального значения «Спасское – Колояр».

Размещаемые на территории поселения автомобильные дороги регионального значения, являются собственностью Саратовской области. Существующая транспортная схема населенных пунктов представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, а также общественные центры с объектами социальной инфраструктуры.

Протяженность дорог всего – 64,99 км, в том числе, межпоселковые дороги – 28,5 км;

Таблица 3 – Наименование дорог Черкасского муниципального образования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование дорог/улиц** | **Ширина дороги, м** | **Число полос** | **Категория дороги** | **Соответствие нормативам СП 34.13330.2012**  |
| **с. Черкасское** |
| ул. Ленина | 6 | 2 | IV | Соответствует |
| ул. Коммунистическая | 6 | 2 | IV | Соответствует |
| ул. Белый Ключ | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Зины Маресьевой | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Крестьянская | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Московская | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Набережная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Октябрьская | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. 40 летПобеды | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Ст. Разина | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Строителей | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Чапаева | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Пл.Колхозная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пл.Революции | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Баррикадный | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Больничный | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Знаменский | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Камышовский | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Октябрьский | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Почтовый | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Рабочий | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Советский | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| Пер.Заводской | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| **с. Калмантай** |
| ул. Центральная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Ленина | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Комсомольская | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Коммунистическая | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Советская | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| **с. Камышовка** |
| ул. Горная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Черкасская | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Школьная | 5 | 2 | IV | Не соответствует |
| **с. Кизатовка** |
| ул. Набережная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Зеленая | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| **с. Лопуховка** |
| ул. Бахметьева | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| д. Огарёвка |
| ул. Заречная | 4  | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Рабочая | 4  | 2 | IV | Не соответствует |
| с. Спасское |
| ул. Назарова | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Молодёжная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| ул. Народная | 4 | 2 | IV | Не соответствует |
| **с. Александровское** |
| ул. Садовая | 4 | 2 | IV | Не соответствует |

Так же на территории поселения расположены 5 мостов, которые находятся в плохом состоянии и требуют капитального ремонта.

Таблица 4 – Характеристика мостов

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Местонахождение | Пересек.препятствие | Материал | Длина(м) | Ширина(м) | Грузоподъемность(т) | Высотанад водной поверхностью (м) |
| с. Черкасскоеул. Коммунистическая  | р. Камышлейка | Монолитныйжелезобетон | 16 | 10 | 10 | 4.0 |
| с. Черкасское, ул. Октябрьская у дома № 69 | р. Камышлейка | Монолитныйжелезобетон | 12 | 8 | 10 | 4.0 |
| с. Черкасскоеул. Октябрьская у дома № 89 | р. Камышлейка | Монолитныйжелезобетон | 12 | 8 | 10 | 4.0 |
| с.Калмантай | р.Калмантай | Монолитныйжелезобетон | 29,08 | 10 | 50 | 3,3 |
| с.Спасское | р.Калмантай | Монолитныйжелезобетон | 41,49 | 8,05 | 50 | 4,87 |

* 1. **Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Развитие транспортной системы Черкасского муниципального образования является необходимым условием улучшения качества жизни жителей.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы, несоответствия состояния дорог местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Внешние транспортно-экономические связи Черкасского муниципального образования с другими регионами осуществляются одним видом транспорта–автомобильным.

**Автомобильный транспорт**

Всего на территории Черкасского муниципального образования зарегистрировано 455транспортных средств: 440ед. – легковые и 15 ед. - грузовые. Уровень автомобилизации низкий и составляет114 автомобилей на 1000 жителей.

**Железнодорожный транспорт**

 По территории Черкасского муниципального образования железная дорога не проходит. Расстояние от с. Черкасское до ближайшей железнодорожной станции «Чернавка» составляет 14 км.

**Водный транспорт**

 На территории Черкасского муниципального образования водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

**Воздушные перевозки** в Черкасском муниципальном образовании не осуществляются. Для воздушных перелетов население пользуется аэропортом г. Саратов, расположенном на расстоянии 168 км от муниципального образования.

* 1. **Характеристика сети дорог Черкасского муниципального образования, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог**

Дорожно – транспортная сеть Черкасского муниципального образования состоит из дорог IV категории (таблица 3), предназначенных для не скоростного движения (IV категория – две полосы движения, ширина полосы 3,0метра, ширина проезжей части 6,0 метров).

Таблица 5– Характеристика улично-дорожной сети Черкасского муниципального образования

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование дорог/улиц** | **Тип покрытия** | **Протяженность дорог, км/значение** | **Скорость движения, км/час** | **Плотность движения (число авт. на 1 км** | **Интенсивность движения транспорта, ед/сут** | **Коэффициент загрузки,%** |
| **местного** | **районного** |
| **с. Черкасское** |
| ул. Ленина | асфальт | 2,4 |  | 60 | 833 | 2000 | 60-70 |
| ул. Коммунистическая | асфальт | 2,7 |  | 60 | 740 | 2000 | 60-70 |
| ул. Белый Ключ | асфальт | 2,9 |  | 60 | 172 | 500 | 50-60 |
| ул. Зины Маресьевой | грунт | 0,6 |  | 60 | 80 | 80 |  |
| ул. Крестьянская | асфальт | 1,8 |  | 60 | 89 | 160 | 40-50 |
| ул. Московская | асфальт | 0,6 |  | 60 | 400 | 400 | 50-60 |
| ул. Набережная | грунт | 0,6 |  | 60 | 110 | 110 | 30-40 |
| ул. Октябрьская | асфальт | 3 |  | 60 | 43 | 130 | 40-50 |
| ул. 40 летПобеды | асфальт | 1,5 |  | 60 | 120 | 180 | 50-60 |
| ул. Ст. Разина | грунт | 1,9 |  | 60 | 47 | 90 | 30-40 |
| ул. Строителей | асфальт | 1,8 |  | 60 | 61 | 110 | 30-40 |
| ул. Чапаева | асфальт | 2 |  | 60 | 80 | 160 | 50-60 |
| ул. Пл.Колхозная | асфальт | 0,9 |  | 60 | 120 | 120 | 40-50 |
| ул. Пл.Революции | асфальт | 0,9 |  | 60 | 90 | 90 | 40-50 |
| Пер.Баррикадный | грунт | 0,4 |  | 60 | 50 | 50 | 30-40 |
| Пер.Больничный | грунт | 0,4 |  | 60 | 120 | 120 | 40-50 |
| Пер.Знаменский | грунт | 0,4 |  | 60 | 50 | 50 | 30-40 |
| Пер.Камышовский | грунт | 0,4 |  | 60 | 50 | 50 | 30-40 |
| Пер.Октябрьский | грунт | 0,4 |  | 60 | 50 | 50 | 30-40 |
| Пер.Почтовый | грунт | 0,4 |  | 60 | 50 | 50 | 30-40 |
| Пер.Рабочий | грунт | 0,4 |  | 60 | 160 | 160 | 50-60 |
| Пер.Советский | грунт | 0,4 |  | 60 | 50 | 50 | 30-40 |
| Пер.Заводской | грунт | 0,4 |  | 60 | 80 | 80 | 30-40 |
| **с. Калмантай** |
| ул. Центральная | асфальт | 2 |  | 60 | 50 | 100 | 40-50 |
| ул. Ленина | асфальт | 0,9 |  | 60 | 150 | 150 | 50-60 |
| ул. Комсомольская | грунт | 3 |  | 60 | 27 | 80 | 30-40 |
| ул. Коммунистическая | грунт | 3 |  | 60 | 50 | 150 | 50-60 |
| ул. Советская | грунт | 0,5 |  | 60 | 40 | 40 | 10-20 |
| **с. Камышовка** |
| ул. Горная | грунт | 0,4 |  | 60 | 40 | 40 | 10-20 |
| ул. Черкасская | асфальт | 1,7 |  | 60 | 65 | 110 | 30-40 |
| ул. Школьная | грунт | 0,4 |  | 60 | 40 | 40 | 10-20 |
| **с. Кизатовка** |
| ул. Набережная | грунт | 1,8 |  | 60 | 3 | 6 | 5-10 |
| ул. Зеленая | грунт | 1,8 |  | 60 | 3 | 6 | 5-10 |
| **с. Лопуховка** |
| ул. Бахметьева | грунт | 0,5 |  | 60 | 2 | 2 | 5-10 |
| **д. Огарёвка** |
| ул. Заречная | грунт | 0,9 |  | 60 | 6 | 6 | 5-10 |
| ул. Рабочая | грунт | 0,9 |  | 60 | 6 | 6 | 5-10 |
| **с. Спасское** |
| ул. Назарова | грунт | 0,9 |  | 60 | 36 | 36 | 10-20 |
| ул. Народная | асфальт | 2,0 |  | 60 | 740 | 2000 | 60-70 |
| ул. Молодёжная | асфальт | 2 |  | 60 | 35 | 70 | 30-40 |
| **с. Александровское** |
| ул. Садовая | грунт | 0,9 |  | 60 | 36 | 36 | 10-20 |

**Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери**

Автомобильный транспорт привлекает к себе все большее внимание как источник антропогенной нагрузки на окружающую среду.

Негативные воздействия на окружающую среду при эксплуатации автомобилей:

– потребление топлива, выделение вредных выхлопных газов;

– продукты истирания шин и тормозов;

– шумовое загрязнение окружающей среды;

– материальные и человеческие потери в результате транспортных аварий.

С точки зрения загрязнения атмосферы автомобильный транспорт является перемещающимся в пространстве источником выбросов продуктов сжигания топлива (отработавших газов).

В качестве топлива служат: бензин, сжиженный газ, дизельное топливо.

При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают окислы азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечнососудистой системе.

Автотранспорт, как передвижной источник выбросов отличает (помимо возможности перемещаться в пространстве) существенное изменение удельных выбросов во времени. У одной и той же автотранспортной единицы выбросы при различных режимах работы двигателя (прогрев, пробег) будут различны (соотношение составит 1 : 4,4 : 1 соответственно), кроме того выбросы различаются и для периодов года (теплый и холодный - соотношение составит 1 : 1,1 : 1,3 соответственно).

Загрязнение окружающей среды токсичными компонентами отработавших газов приводит к нарушениям в росте растений. Непосредственную опасность для растений представляют диоксид серы, оксид азота, продукты фотохимических реакций. Накапливаясь в растениях, они создают опасность для животных и людей. Наибольшую экологическую нагрузку испытывают растения на полосах земель вдоль дорог с большой интенсивностью движения.

Отработавшие газы способствуют ускорению процессов разрушения изделий из пластмассы и резины, оцинкованных поверхностей и черных металлов, а также покраски, облицовки и конструкции зданий. При солнечной безветренной погоде компоненты отработавших газов и углеводороды в результате фотохимических реакций образуют смог.

Еще одним фактором воздействия автомобильного 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. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза, расстройства эндокринной и сердечно-сосудистой системы, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертонии.

Негативной стороной и главной угрозой экономической безопасности в схеме автотранспорта являются ДТП (ущерб от ДТП). Экономические потери в каждом секторе экономики:

1. *Сектор общественных финансов:*

- Расходы дорожных служб на ликвидацию последствий ДТП.

- Расходы пенсионного фонда РФ (пособия по потере кормильца, пенсии по инвалидности, выплаты на погребение, ежемесячные денежные выплаты).

- Расходы фонда социального страхования РФ (расходы на реабилитацию пострадавших, оплата больничного листа, выплаты на погребение, недополученная часть налоговых поступлений с единого социального налога).

- Расходы фонда обязательного медицинского страхования РФ.

*2. Рыночный сектор*

- Потери вследствие повреждения транспортных средств и грузов.

- Издержки, связанные с простоем ремонтируемых транспортных средств.

- Неустойки, связанные с невыполнением договорных обязательств.

- Потери доходов в связи с не укомплектованностью штата, из-за временной нетрудоспособности или гибели работника.

*3. Сектор домашних хозяйств*

- Потери вследствие повреждения транспортных средств и имущества.

- Потери заработной платы пострадавшего в ДТП.

- Расходы на платные медицинские услуги.

- Дополнительные расходы на медицинскую реабилитацию.

**Оценка качества содержания дорог**

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Черкасского муниципального образования, эксплуатационное состояние значительной части улиц муниципального образования 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 подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ.

При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным.

* 1. **Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками**

Всего на территории Черкасского муниципального образования зарегистрировано 455 транспортных средств. Уровень автомобилизации 114автомобилей на 1000 жителей.

**Анализ обеспеченности объектами транспортного обслуживания.**

Согласно пунктов 6.40, 6.41 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. На территории Черкасского муниципального образования расположено одно АЗС.На расчетный срок АЗС удовлетворяет потребности населения.

- станции технического обслуживания (СТО) автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. На территории муниципального образования станции отсутствуют. На расчетный срок необходимо строительство СТО на два бокса, но в связи с отсутствием финансирования строительство СТО не предусматривается.

- парковочные места следует проектировать из расчета 25 машино-мест на 1000 жителей. На территории Черкасского муниципального образования парковочные места отсутствуют. На расчетный срок необходимо предусмотреть строительство парковок, суммарной мощностью на 48 мест.

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

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

Транспортное сообщение осуществляется ООО «Трансфер».

|  |  |
| --- | --- |
| с. Черкасское - |  1 автобус один раз в день в понедельник, вторник, среду, пятницу; дважды в день – в четверг, субботу, воскресенье по маршруту «Вольск-Колояр». Данный автобус в понедельник и четверг заезжает в с. Калмантай; 1 автобус 5 раз в неделю по маршруту «Балаково-Пенза» (кроме вторника и четверга). |
| с. Спасское - |  1 автобус один раз в день в понедельник, вторник, среду, пятницу; дважды в день – в четверг, субботу, воскресенье по маршруту «Вольск-Колояр»; 1 автобус два раза в неделю по маршруту «Вольск-Калмантай» (понедельник и четверг); 1 автобус 5 раз в неделю по маршруту Балаково-Пенза (кроме вторника и четверга)  |
| с. Калмантай - |  1 автобус два раза в неделю по маршруту «Вольск-Калмантай» (понедельник и четверг) 1 автобус один раз в день в понедельник, вторник, среду, пятницу; дважды в день – в четверг, субботу, воскресенье по маршруту «Вольск-Колояр» 1 автобус 5 раз в неделю по маршруту «Балаково-Пенза» (кроме вторника и четверга)  |
|  | Школьный автобус ПАЗ 32053-70 гос. номер В 214 ТЕ МОУ ООШ с. Калмантай доставляет 8 учеников из села Спасское в с. Черкасское Школьный автобус ПАЗ 32053-70 гос. номер Т 507 АС МОУ СОШ с. Черкасское доставляет 4 ученика из села Покровка вс. Черкасское. |

Пассажирский транспорт полностью удовлетворяет потребности населения Черкасского муниципального образования. Большое значение для транспортных связей имеет личный автотранспорт.

**1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

В Черкасском муниципальном образовании тротуары и велосипедные дорожки отсутствуют. Движение организовано в местах общего пользования в неорганизованном порядке.

На расчетный срок строительство велосипедных дорожек и тротуаров не планируется, в связи с отсутствием финансирования.

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

Все грузовые транспортные средства принадлежат предприятиям:

- ГАУ СО «Черкасский психоневрологический интернат»;

- ГАУ «Черкасский лесхоз» - 6 ед.

У фермерских хозяйств так же имеется грузовой транспорт: Черкасский участок ООО СХП «Элита С»; ИП «НедеровН.П.»; ИП «Иванцов С.А.»; ООО «ГУНО»;ООО«Александровское», ИП Живодеров И.В., ИП Лашин С.В..

Транспортные средства, осуществляющие механическую уборку дорог Черкасского муниципального образования, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами, по состоянию на 01.01.2017 используются 2 единица специализированного транспорта.

На территории Черкасского муниципального образования не предусмотрена инфраструктура для грузовых транспортных средств.

**1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения**

За 2016 год на территории Черкасского муниципального образования дорожно-транспортные происшествия не зарегистрированы.

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

**Загрязнение атмосферы**.

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

**Воздействие шума**. Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт служит главным источником бытового шума. Уровень автомобилизации Черкасского муниципального образования низкий. Но по территории поселения проходит дорога регионального значения, с высокой плотностью движения. В связи с этим население подвергается воздействию шума.

**Снижение двигательной активности**. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем, как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывает депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно – транспортной сети, можно сделать вывод о благополучности экологической ситуации.

 На территории поселения расположен участок дорог областного значения с интенсивным движением, что приводит к повышению уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей муниципального образования направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта.

**1.11Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры**

**Черкасского муниципального образования**

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории Черкасского муниципального образования ряда проблем транспортного обеспечения:

1. Слабое развитие улично-дорожной сети;
2. Низкое развитие автомобильного сервиса (мойки,остановочные площадки, АЗС, СТО).

На расчетный срок в Черкасском муниципальном образовании не планируется развитие транспортной инфраструктуры. На расчетный срок необходимо предусмотреть ремонт дорог муниципального образования.

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Черкасского муниципального образования на 2017–2032 гг. подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

- постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Черкасского муниципального образования Вольского муниципального района Саратовской области.

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

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

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

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

**1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Таблица6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование бюджета** | **2014 г.** | **2015 г.** | **2016 г.** |
| **Тыс. руб.** |
| Средства бюджета муниципального образования | 2498,9 | 1537,5 | 4568,1 |
| Средства областного бюджета | - | - | - |
| Средства федерального бюджета | - | - | - | 8,1 |
| Средства внебюджетныхисточников | - | - | - |  |

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

**Черкасского муниципального образования**

**2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

**Прогноз изменения численности населения Черкасского муниципального образования.**

 В существующем генеральном плане Черкасского муниципального образования, совмещенным с проектом планировки, предлагается следующее проектное решение по демографической ситуации в поселении: численность населения на расчетный период по генеральному плану (2032 г.) составит 3628 человек. В связи с тем, что фактическая численность населения с 2010 года по 2017 год уменьшилось на 361 человек, то принять расчетную численность населения по генеральному плану рационально.

**Объемы планируемого жилищного строительства**

Оценка масштабов перспективного жилищного строительства ориентируется на проектную численность населения территории, исходя из необходимости предоставления каждой гипотетической семье отдельного дома или квартиры.

 Расчетное количество новых единиц жилищного фонда определяется отношением численности прироста населения к среднему размеру семьи (условный коэффициент семейности – 3). В связи с тем, что на расчетный срок в Черкасском муниципальном образовании планируется убыль населения, то и существующая площадь жилищного фонда останется неизменной.

Таблица 7 – Перспективный объем жилищного фонда

| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица****измерения** | **Расчетный срок (2032 г.)** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Жилищный фонд, всего | тыс. м2 | 117,75 |
| 2 | Население | чел. | 3628 |
| 3 | Жилищная обеспеченность | м2/чел | 32,45 |
| 4 | Убыль жилого фонда | тыс. м2 | 0,00 |
| 5 | Сохраняемый существующий жилищный фонд | тыс. м2 | 117,75 |
| 6 | Новое строительство | тыс. м2 | 0,00 |

**Объемы прогнозируемого выбытия из эксплуатации объектов социальной инфраструктуры.**

Выбытие из эксплуатации существующих объектов социальной инфраструктуры в Черкасском муниципальном образовании не планируется.

**2.2.Прогноз транспортного спроса Черкасского муниципального образования, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта**

Въезд в поселение с южной стороны осуществляется по автомобильной дороге регионального значения «Вольск-Черкасское-Калмантай-граница Ульяновской области» в пределах района.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по данной дороге, а также по центральным улицам. Данные об интенсивности движения грузовых транспортных средств отсутствуют.

Количество и протяженность внутрирайонных автобусных маршрутов удовлетворяют потребности населения в полном объеме. Характер и цели передвижения населения Черкасского муниципального образования не менялись последние несколько лет, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

**2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в муниципальном образовании, не претерпит существенных изменений. В границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт, как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

Таблица 8 – Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2032года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016 (Базовый год)** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** | **Примечание** |
| **Автомобильный транспорт** |
| Число автомобилей | 455 | 455 | 455 | 455 | 455 | 455 | 455 | Численность автомобилей планируется на прежнем уровне, в связи с убылью населения, но улучшением качества жизни |
| Число остановочных площадок | 4 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | Сущ.:с. Черкасское -3;с. Спасско-2;с. Калмантай – 1;Строительство:с. Черкасское (ул. Ленина) -1;с. Калмантай – 1 |
| Число пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Строительство не планируется |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | На расчетный срок не планируется развитие велосипедных дорожек, в связи с отсутствием финансирования |
| Парковочное пространство, мест | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | Строительство не планируется |
| Число автостанций (60 пассажиров) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Строительство не планируется |
| **Авиационный транспорт** |
| Число вертолетных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Строительство не планируется |
| Число аэропортов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Строительство не планируется |
| **Водный транспорт** |
| Число причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Строительство не планируется |
| **Железнодорожный транспорт** |
| Число станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Строительство не планируется |

**2.4 Прогноз развития дорожной сети**

Реализация Программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания дорог, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов. В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям;

- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

 - риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

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

**2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

Таблица 9– Прогнозные значения уровня автомобилизации

до 2032 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016 (базовый год)** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| Число автомобилей, в т.ч. | 455 | 455 | 455 | 455 | 455 | 455 | 455 |
| - легковые автомобили | 440 | 440 | 440 | 440 | 440 | 440 | 440 |
| - грузовые автомобили  | - | - | - | - | - | - | - |

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

В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется (таблица3).

**2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

В Черкасском муниципальном образовании в 2016 году дорожно-транспортные происшествия не зарегистрированы.

 В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за массового пренебрежения требований безопасности дорожного движения со стороны участников движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если на расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятным.

**2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровья населения**

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения, в связи с чем усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 1.10 Программы.

**Раздел 3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта**

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

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети;

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

В таблице 10 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 10– Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Целевой показатель** | **Ед. изм.** | **Варианты развития** |
| **Оптимистичный** | **Реалистичный** | **Пессимистичный** |
| 1 | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 60 | 20 | 0 |
| 2 | Прирост протяженности дорог | км | 0 | 0 | 0 |

В рамках реализации данной программы, предлагается принять второй вариант (реалистичный), как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

**Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводимых по содержанию и ремонту дорог общего пользования местного значения в Черкасском муниципальном образовании, строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (содержание дорог в зимнее время).

Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией муниципального образования 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 по поступившим обращениям (жалобам) граждан.

**Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам**

**транспорта**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируются.

**Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию**

**транспортно-пересадочных узлов**

В Черкасском муниципальном образовании на момент разработки программы, общественный транспорт удовлетворяет потребности населения. Для повышения качества обслуживания пассажиров, автотранспортное предприятие должно систематически обследовать и изучать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года, как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети.

**Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового**

**автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

Таблица 11

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Характеристики (машино-мест)** | **Расположение** | **Сроки реализации** | **Финансирование****(сумма, из какого бюджета)** |
| Организация парковочного пространства | - | - | - | - |

**Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

На расчетный срок не планируются мероприятия по развитию велосипедного и пешеходного передвижения.

**Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта,**

**транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта отсутствуют.

**Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего**

**пользования местного значения Черкасского муниципального образования**

В целях развития сети дорог Черкасского муниципального образования планируются:

- Мероприятия по ежегодному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Таблица 12–Мероприятия по развитию сети дорог

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Характеристики** | **Расположение** | **Финансирование****(сумма, из какого бюджета)** |
| ***2018 год*** |
| Ремонт улично-дорожной сети | - | Черкасское муниципальное образование | Местный бюджет - 3593,6 тыс. руб. |
| ***2019 год*** |
| Ремонт улично-дорожной сети | - | Черкасское муниципальное образование | Местный бюджет - 3593,6тыс. руб. |
| ***2020 год*** |
| Ремонт улично-дорожной сети | - | Черкасское муниципальное образование | Местный бюджет - 3593,6тыс. руб. |
| ***2021 год*** |
| Ремонт улично-дорожной сети | - | Черкасское муниципальное образование | Местный бюджет - 3593,6тыс. руб. |
| ***2022-2032гг.*** |
| Ремонт улично-дорожной сети | - | Черкасское муниципальное образование | Местный бюджет - 39529,6тыс. руб. |

**Мероприятия по развитию инфраструктуры объектов автомобильного транспорта**

Таблица 13

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Характеристики** | **Расположение** | **Сроки реализации** | **Финансирование****(сумма, из какого бюджета)** |
| - | - | - | - | - |

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

Таблица 14

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Расположение** | **Характеристика** | **Сроки реализации** | **Финансирование****(сумма, из какого бюджета)** |
| Зимнее содержание дорог | Черкасское муниципальное образование | - | 2017 г. | Местный бюджет – 974,5 тыс. руб. |
| - | 2018 г. | Местный бюджет - 974,5 тыс. руб. |
| - | 2019 г. | Местный бюджет -974,5 тыс. руб. |
| - | 2020 г. | Местный бюджет -974,5 тыс. руб. |
| - | 2021 г. | Местный бюджет -974,5тыс. руб. |
| - | 2022-2032 гг. | Местный бюджет -10719,5тыс. руб. |

**Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем**

Данные мероприятия в Черкасском муниципальном образовании не планируются.

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

Данные мероприятия в Черкасском муниципальном образовании не планируются.

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

Таблица 15

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Финансирование, тыс. руб.** |
| Проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры  | - | 0,00 |

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

 Таблица 16

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Мероприятия** | **Финансирование на 2017-2032 гг.,****тыс. руб.** | **Итого, тыс. руб.** |
| **Фед. бюджет** | **Областной бюджет** | **Бюджет МО** | **Внебюд.** |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры: | - | - | - | - | 0,00 |
| Авиационный транспорт | - | - | - | - | 0,00 |
| Речной транспорт | - | - | - | - | 0,00 |
| Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно- пересадочных узлов | - | - | - | - | 0,00 |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры объектов автомобильного транспорта | - | - | - | - | 0,00 |
| Мероприятия по развитию сети дорог Черкасского муниципального образования, в. т.ч | - | - | 53904,0 | - | 53904,0 |
| строительство дорог | - | - | - | - | 0,00 |
| ремонт дорог | - | - | 53904,0 | - | 53904,0 |
| Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | - | - | 15592,0 | - | 15592,0 |
| Мероприятия по обустройству автомобильной стоянки | - | - | - | - | 0,00 |
| Мероприятия по мониторингу | - | - | - | - | 0,00 |
| **Всего** | **-** | **0,00** | **69496,0** | **0,00** | **69496,0** |

**Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Таблица 17

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2016 (Базовый год)** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2032** |
| а) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно- пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед. | 3285 | 3285 | 3285 | 3285 | 3285 | 3285 | 3285 |
| Число остановочных площадок | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| б) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; | Число мест стоянок большегрузного транспорта | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| г) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 64,99 | 64,99 | 64,99 | 64,99 | 64,99 | 64,99 | 64,99 |
| д) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество установленных дорожных знаков, ед | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств местного бюджета, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы. Объемы финансирования мероприятий Программы ежегодно подлежат уточнению при формировании бюджета на очередной финансовый год и плановый период.

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

**Черкасского муниципального образования**

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

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