



Российская Федерация
Новгородская область

АДМИНИСТРАЦИЯ ПАРФИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 03.11.2017 № 865
р.п. Парфино

Об утверждении Программы комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения Парфинского городского поселения Парфинского муниципального района Новгородской области на 2017-2026 годы

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения Парфинского городского поселения Парфинского муниципального района Новгородской области 2017-2026 годы.

2. Опубликовать настоящее постановление в периодическом печатном издании «Парфинский Вестник» и разместить на официальном сайте Администрации Парфинского муниципального района в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

**Первый заместитель
Главы администрации** **Е.Н.Леонтьева**

Утверждена
постановлением Администрации
муниципального района
от 03.11.2017 № 865

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ
ПАРФИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ПАРФИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2017-2026 ГОДЫ**

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

1. Наименование программы

Программа комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения Парфинского городского поселения Парфинского муниципального района Новгородской области на 2017-2026 годы.

2. Основание для разработки программы

Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

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

Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

постановление Правительства РФ от 17.12.2012 № 1317 (ред. от 09.07.2016) «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 28 апреля 2008 года № 607 "Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов" и подпункта "и" пункта 2 Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 601 "Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления»;

генеральный план поселения;

местные нормативы градостроительного проектирования.

3. Наименование заказчика программы

Администрация Парфинского муниципального района Новгородской области.

4. Местонахождение заказчика программы

175140 Новгородская область, Парфинский район, п. Парфино, ул. Карла Маркса д. 60. Наименование разработчика программы

Индивидуальный предприниматель Строев Александр Николаевич

6. Местонахождение разработчика программы

192241, г. Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, дом № 15, корпус 2, кв. 53

E-mail: support@terra.spb.ru

7. Цели и задачи программы

обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;

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 поселения (далее - транспортный спрос);

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;

создание 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;

создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

8. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (процентов);

удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных), с 50 % в 2017 году до 90 % в 2026 году;

удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных), с 50 % в 2017 году до 90 % в 2026 году;

снижение доли дорожно-транспортных происшествий на территории поселения из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения, с 50 % в 2017 году до 5 % в 2026 году;

снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.

9. Сроки и этапы реализации программы

мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2026 годы;

мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.

10. Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)

Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:

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

мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;

мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;

мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;

мероприятия по развитию сети дорог поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов.

Реализация мероприятий позволит повысить уровень безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения.

11. Объемы и источники финансирования программы

общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2026 годах – 2652098,7тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников;

бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017-2026 годы, будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из бюджетов других уровней;

объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год.

1. Общие положения

Состав и содержание программы комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения Парфинского городского поселения Парфинского района Новгородской области на период 2017-2026 годы, (далее соответственно - транспортная инфраструктура, Программа) определены постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 "Об ут-

верждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов".

Программа устанавливает перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа разработана в отношении автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Для других видов транспорта, при необходимости, разрабатываются отдельные программы

В период разработки Программы отсутствуют сведения о планируемом развитии объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения, таким образом перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры не учитывает такие мероприятия.

Программа обеспечивает:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения (далее - транспортный спрос);

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Программа разработана на срок 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения.

Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, указаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Муниципальное образование Парфинское городское поселение расположено на территории Парфинского муниципального района Новгородской области. Положение поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации в структуре муниципального района представлено на рисунках ниже.

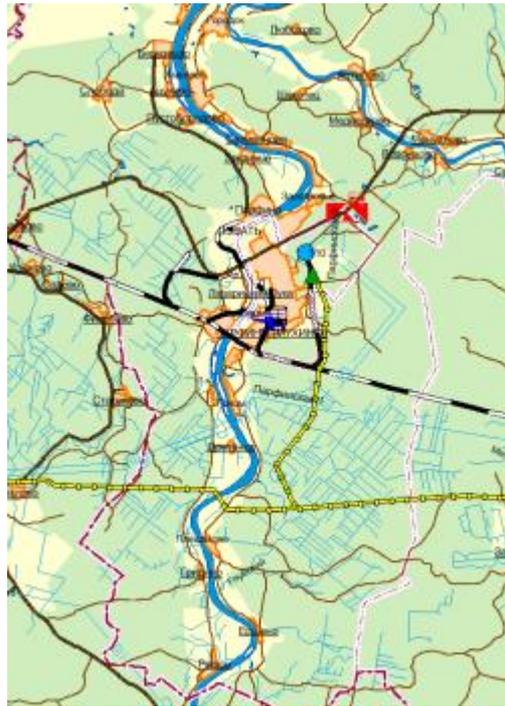


Рисунок 1. Положение территории поселения в пространственной транспортной инфраструктуре Новгородской области (фрагмент из схемы территориального планирования Новгородской области)



Рисунок 2. Положение территории поселения в пространственной транспортной инфраструктуре Парфинского муниципального района (фрагмент из схемы территориального планирования Парфинского муниципального района)

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

2.1.1. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСЕЛЕНИЯ

Показатели, характеризующие состояние экономики и социальной сферы муниципального образования получены из базы данных показателей муниципальных образований официального сайта Федеральной службы государственной статистики (Росстат) электронный адрес в сети Интернет: <http://www.gks.ru>

**БД ПМО Новгородской области
ПОКАЗАТЕЛИ,
ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ И
СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
Парфинский муниципальный район
Городские поселения
Парфинское
за 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 годы**

Бытовое обслуживание населения

Показатели	Ед. измере-	2012	2013	2014	2015	2016
------------	-------------	------	------	------	------	------

	ния					
Число объектов бытового обслуживания населения, оказывающих услуги						
всего	единица	15	15	14	16	

Территория

Показатели	Ед. измерения	2012	2013	2014	2015	2016
Общая площадь земель муниципального образования	гектар	477	957.5	728	728	
Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования (на конец года)						
всего	километр	82.3			83.7	
с твердым покрытием	километр	80.1			36.6	
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	километр	23.4				
Общая протяженность улиц, проездов, набережных на конец года	километр				37.5	
Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных на конец года	километр				37.5	

Почтовая и телефонная связь

Показатели	Ед. измерения	2012	2013	2014	2015	2016
Число сельских населенных пунктов, обслуживаемых почтовой связью	единица			1	1	
Число телефонизированных сельских населенных пунктов	единица			1	1	
Число телефонизированных объектов социальной сферы	единица			15		

Местный бюджет

Показатели	Ед. измерения	2012	2013	2014	2015	2016
Доходы местного бюджета, фактически исполненные						
Всего	тысяча рублей	35686.5	45543.7	69175.4	38966.4	

Население

Показатели	Ед. измерения	2012	2013	2014	2015	2016
Оценка численности городского и сельского населения на 1 января текущего года						
Все население, на 1 января, человек						
Городское население						7011
Сельское население						6903
Число родившихся (без учета мертворожденных)	человек	76	76	81	85	
Число умерших	человек	116	137	146	128	
Естественный прирост (убыль)	человек	-40	-61	-65	-43	
Число прибывших						
Миграция - всего	человек	284	253	237	199	

2.1.2. ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Градостроительная деятельность на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта характеризуется как низкая или ниже средней.

2.1.3. ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА В ПОСЕЛЕНИИ

Транспортно-экономические связи поселения осуществляются только автомобильным видом транспорта.

Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют, за исключением сельскохозяйственных предприятий.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. На территории поселения действуют два пассажирских автотранспортных маршрута.

В населенных пунктах регулярный внутри сельский транспорт отсутствует.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения, в которые входят:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности;
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

2.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

2.2.1. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

На территории поселения существует устоявшаяся инфраструктура автомобильного транспорта.

Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки осуществляются автомобильным транспортом.

Уровень автомобилизации поселения оценивается как меньше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром.

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды.

2.2.2. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

На территории поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта. Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки водным транспортом не осуществляются.

2.2.3. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

На территории поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта. Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

2.2.4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

На территории поселения отсутствует инфраструктура железнодорожного транспорта. Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

2.3. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

В данном разделе представлены общие сведения о параметрах дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, иные показатели) характеризующие состояние дорожного движения на территории поселения.

2.3.1. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года № 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения поселения относятся к IV, V технической категории, с общим числом полос движения 1-2 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5 м. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования представлен улично-дорожной сетью.

2.3.2. Интенсивность движения потоков транспортных средств

Отдельных замеров интенсивности движения потоков транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории муниципального образования в границах населенного пункта – не проводилось.

Оценка интенсивности движения потоков транспортных средств в границах населенных пунктов приведена по экспертным оценкам и при этом составляет менее 100 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения, за границами населенных пунктов, интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 100 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 40-60 км/час.

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

Уровень автомобилизации поселения оценивается как меньше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром.

Парк транспортных средств представлен легковыми автомобилями личного пользования, пассажирскими транспортными средствами, грузовой транспорт сельскохозяйственных предприятий и транзитный грузовой авто-транспорт

Обеспеченность парковками (парковочными местами) оценивается как низкая, за счет отсутствия специализированных парковок (парковочных мест). Места для парковки как правило носят стихийный характер в общем случае без нарушений мест парковки согласно действующим правилам дорожного движения.

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

Транспортная доступность областного центра не превышает затрат времени более 1,5 часов.

Пассажирами перевозками охвачены все населенные пункты поселения.

2.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории муниципального образования в настоящее время отсутствует скоординированная политика развития пешеходного и велосипедного движения из-за отсутствия бюджетного финансирования.

Перемещение пешеходов происходит в основном по проезжим частям улиц, в отдельных случаях по пешеходным тротуарам в тех местах, где они имеются в наличии. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования.

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

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

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

2.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических задач общегосударственного значения. Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в послед-

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

Анализ динамики основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма остается достаточно высоким и имеет тенденцию к росту.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны;

участников дорожного движения, отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;

- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки, низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность.

Обеспечение безопасности дорожного движения на уровне муниципального образования, как правило решается за счет:

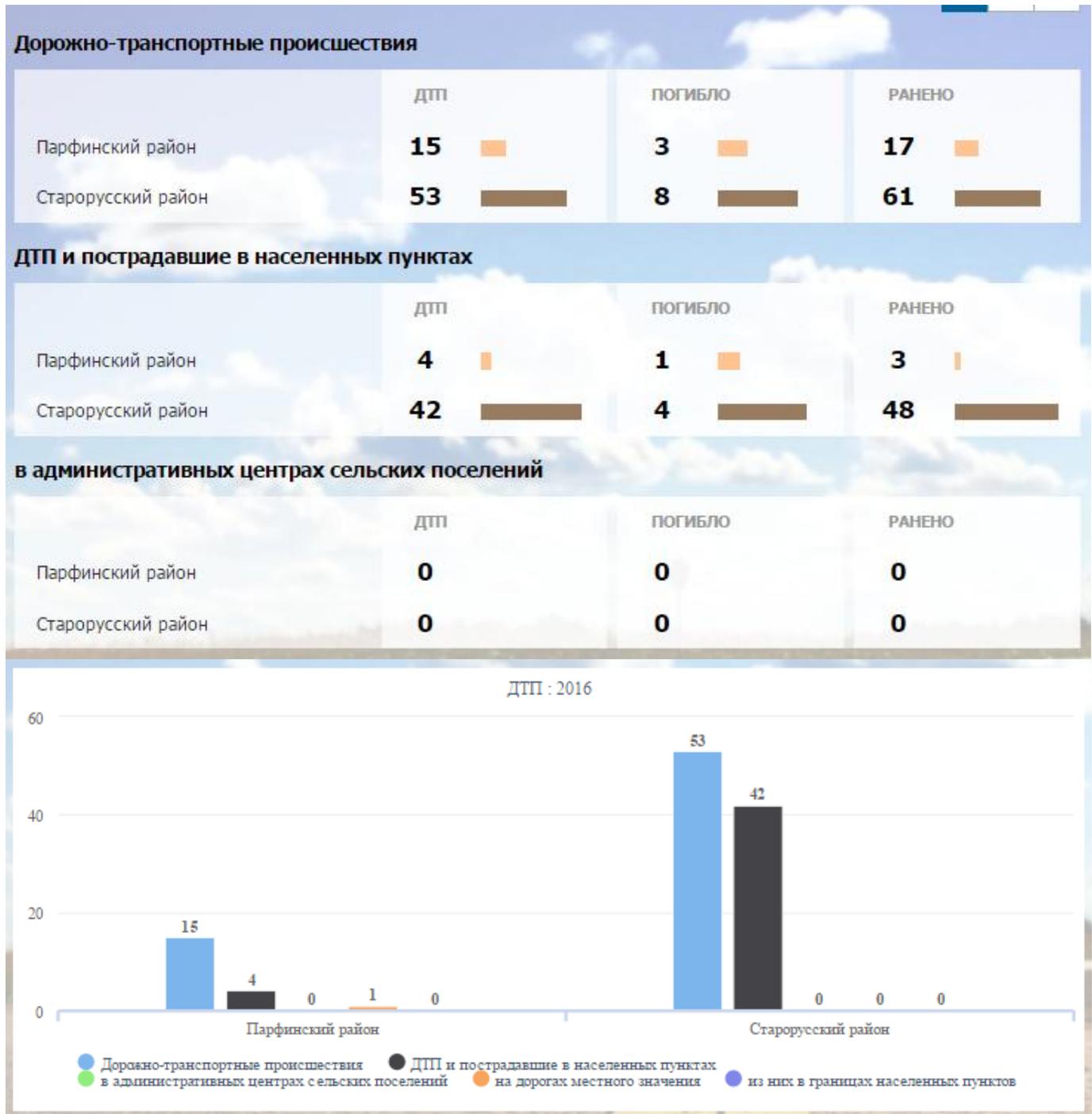
- сокращение дорожно-транспортного травматизма;
- усиление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений.

При этом в муниципальном образовании ограничиваются следующими первоочередными мероприятиями:

- установка, замена дорожных знаков;
- содержание дорог, ремонт проезжей части автодорог, ямочный ремонт и частичное асфальтирование дорог;
- выпилка деревьев с участков дорог с опасными сочетаниями радиусов кривых в плане углов поворота.

Сведения о состоянии безопасности дорожного движения формируются ежегодно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.01.2014 № 42 "Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения" начиная с отчета по итогам 2014 года (форма федерального статистического наблюдения № 1-БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения»).

Ниже представлена сводная информация по муниципальному району в сравнении со смежными районами (информация получена с официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: <http://stat.gibdd.ru>).



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

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы: локальное, региональное и глобальное.

К локальному виду воздействия относятся:

Влияние на здоровье: вызывается угарным газом (СО), углеводородами, окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами.

Влияние на гигиенические условия: воздействие шума и вибрации от дорожного движения.

Разрушение конструкционных материалов транспортных средств и дорожных сооружений под действием серных и азотных составляющих выбросов автотранспорта, а также оксидов фотохимического происхождения.

Само существование дорожной сети оказывает негативное воздействие на окружающую среду, нарушая природный баланс.

Содержание автодорожной сети: использование солей и других химикатов при зимнем содержании, производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог для обеспечения видимости оказывают негативное воздействие на почву, грунтовые воды и растительность. Эти эффекты незамедлительно появляются в большинстве крупных городов вместе с развитием транспортной сети. Они наиболее ощутимы и поэтому лучше изучены.

К региональному виду воздействия относятся:

Подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих.

Насыщение воздуха азотом, вызываемое азотными составляющими.

Увеличение концентрации тропосферного (низкоуровневого) озона и влияние на растительность. Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводородов и окислов азота.

Разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения.

К глобальному виду воздействия относятся:

Парниковый эффект. Вызывается действием углекислого газа (СО₂), метана (СН₄), озона (О₃), фреонов (СFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (СFC), оксида азота (N₂O).

Глобальные эффекты, особенно парниковый эффект, по расчетам экологов будут иметь долговременное развитие. Это значит, что даже когда вредное воздействие, вызывающее эти проблемы, будет под контролем, природные процессы, уже вовлеченные в глобальные изменения, будут продолжаться еще долгое время.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду можно подразделить на три группы:

- факторы транспортного потока, включающие в себя загрязнение воздуха, акустическое загрязнение, вибрацию;

- факторы автомагистрали, включающие в себя визуальное внедрение, эффект “разделения”, изменение землепользования и разрушение почв;
- конструкционные факторы, включающие в себя шум и загрязнение воздуха при строительстве дорожных объектов.

В настоящее время в распоряжении Администрации Парфинского городского поселения отсутствуют актуальные данные о загрязнении атмосферного воздуха, замеров и обследования шумового воздействия в связи с этим оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения выполнялась методом экспертного опроса.

По результатам оценки негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду не превышает допустимые пределы, установленные действующим законодательством

При оценке учитывать следующие основные загрязняющие вещества и их источники

Основные загрязняющие вещества и их источники

Загрязняющее вещество	Основные источники	Стандарт ПДК
Угарный газ CO	выхлопы автотранспорта, некоторые производ. процессы	10 мг/м ³ в течение 8 ч. 40 мг/м ³ в течение 1 ч.
Оксид серы SO ₂	тепловые и электростанции, использующие серосодержащие нефтяные продукты или уголь, производство серной кислоты	80 мкг/м ³ в течение года, 365 мкг/м ³ в течение 24 ч.
Взвешенные твердые частицы	выхлопы автотранспорта, производ. процессы, сжигание мусора, тепловые и электростанции, реакция загрязняющих веществ в атмосфере	75 мкг/м ³ в течение года, 260 мкг/м ³ в течение 24 ч.
Свинец Pb	выхлопы автотранспорта, плавильные печи, производство батареек	1.5 мкг/м ³ в течение 3 мес. 260 мкг/м ³ в течение 24 ч.
Окислы азота NO, NO ₂	выхлопы автотранспорта, тепловые и электростанции, производство азотной кислоты, взрывы, заводы удобрений	100 мкг/м ³ в год для NO ₂ ,
Фотохимические оксиды, озон O ₃ , перокси-	фотохимическая реакция окислов азота и уг-	235 мкг/м ³ в 1 час

Загрязняющее вещество	Основные источники	Стандарт ПДК
ацетил нитрат, альдегиды	леводородов под действием солнечного света	
Не метановые углеводороды - этан, этилен, пропан, бутан, пентан, ацетилен	выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, испарение растворителей, сжигание топлива	нет данных
Углекислый газ CO ₂	Любые источники горения	Способен причинить вред здоровью при концентрации 4400 мг/м ³ за 2-8 часов

Снижение вредного воздействия всех видов транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (компримированный газ, электроэнергия) и альтернативных источниках энергии, а также снижение энергоемкости транспортных средств. Для этого надзорными органами предполагается усиление контроля технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

К перспективным объектам развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения можно отнести следующие объекты:

Наименование объектов	Описание разрешенного использования
Объекты гаражного назначения	Размещение отдельно стоящих и пристроенных гаражей, в том числе подземных, предназначенных для хранения личного автотранспорта граждан, с возможностью размещения автомобильных моек
Объекты обслуживания автотранспорта	Размещение постоянных или временных гаражей с несколькими стояночными местами, стоянок (парковок), гаражей, в том числе многоярусных
Объекты придорожного сервиса	Размещение автозаправочных станций (бензиновых, газовых); размещение магазинов сопутствующей торговли, зданий для организации общественного питания в качест-

	<p>ве объектов придорожного сервиса; предоставление гостиничных услуг в качестве придорожного сервиса; размещение автомобильных моек и прачечных для автомобильных принадлежностей, мастерских, предназначенных для ремонта и обслуживания автомобилей и прочих объектов придорожного сервиса</p>
Объекты автомобильного транспорта	<p>Размещение автомобильных дорог и технически связанных с ними сооружений; размещение зданий и сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров, а также обеспечивающие работу транспортных средств, размещение объектов, предназначенных для размещения постов органов внутренних дел, ответственных за безопасность дорожного движения; оборудование земельных участков для стоянок автомобильного транспорта, а также для размещения депо (устройства мест стоянок) автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки людей по установленному маршруту</p>
Объекты общего пользования	<p>Размещение объектов улично-дорожной сети, автомобильных дорог и пешеходных тротуаров в границах населенных пунктов, пешеходных переходов, набережных, береговых полос водных объектов общего пользования, скверов, бульваров, площадей, проездов, малых архитектурных форм благоустройства</p>

2.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

На территории поселения приняты муниципальные правовые акты необходимые для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.

Наличие нормативно-правовой базы оценивается как удовлетворительное, при этом следует уделить дополнительное внимание разработке муни-

ципальных правовых актов в сфере развития транспортной инфраструктуры поселения.

2.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование транспортной инфраструктуры с точки зрения ее развития и с точки зрения ее содержания, в связи дотационным характером бюджета, оценивается как неудовлетворительное.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения на основе социально-экономического и градостроительного развития поселения

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Информация о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития поселения сформирована на основе утвержденных документов территориального планирования и документов стратегического планирования, к которым относятся:

- генеральный план муниципального образования, утвержденный решением Совета депутатов Парфинского городского поселения;
- программа социально-экономического развития муниципального образования.

Согласно представленным документам в ближайшие 10 лет не планируется кардинального изменения в сфере социально-экономического и градостроительного развития.

Параметры развития остаются близкими к фактическому состоянию (сценарий развития поселения «пессимистичный»).

3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения

С учетом полученной информации о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития поселения сформирован прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, в ближайшие 10 лет останется на прежнем уровне, фактически без изменений.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

С учетом полученной информации о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития поселения сформирован прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

3.3.1. Автомобильный транспорт

Развитие транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта в ближайшие 10 лет останется на прежнем уровне.

Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки будут осуществляться автомобильным транспортом.

Грузовой транспорт будет представлен в основном сельскохозяйственной техникой.

Возможно развитие элементов и объектов гаражного назначения, объектов обслуживания автотранспорта.

3.3.2. Водный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта. Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки водным транспортом не осуществляются. Перспективы развития отсутствуют.

3.3.4. Воздушный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта. Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки воздушным транспортом не осуществляются. Перспективы развития отсутствуют.

3.3.4. Железнодорожный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура железнодорожного транспорта. Пассажи́рские перевозки и грузовые перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются. Перспективы развития отсутствуют.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Прогноз развития дорожной сети поселения выполнен с учетом требований, устанавливаемых в нормативах градостроительного проектирования поселения, которые согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации относятся к местным нормативам градостроительного проектирования.

Нормативы градостроительного проектирования поселения, устанавливают совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения поселения, относящимися к областям, указанным в пункте 1 части 5 статьи 23 Градостроительного ко-

декса Российской Федерации, в том числе и к автомобильным дорогам местного значения.

3.4.1. Минимально допустимый уровень обеспеченности территории муниципального образования объектами местного значения поселения в области автомобильных дорог местного значения

Для объектов в области автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, относящихся к объектам местного значения поселения, устанавливаются следующие значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности населения поселения:

- автомобильные дороги улично-дорожной сети населенного пункта имеющие твердое покрытие: обеспеченность 75 % общей протяженности улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения;

- парковка (парковочные места): не менее 2 муниципальных парковок по 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте;

- пешеходный переход (наземный, надземный, подземный): не менее 2 объектов в населенном пункте;

- автобусные остановки с элементами по ОСТ 218.1.002-2003: не менее 2-х автобусных остановок, в каждом населенном пункте, для автобусов, движущихся в противоположных направлениях, смещенных по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов;

3.4.2. Максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов в области автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, относящихся к объектам местного значения поселения

Для объектов в области автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, относящихся к объектам местного значения поселения, устанавливаются следующие значения расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения:

- автомобильные дороги улично-дорожной сети населенного пункта имеющие твердое покрытие: не более 100 м от объектов жилой застройки;

- парковка (парковочные места): пешеходно-транспортная доступность до 30 мин;

- пешеходный переход (наземный, надземный, подземный): согласно схеме размещения объектов обеспечения безопасности дорожного движения;

- автобусные остановки с элементами по ОСТ 218.1.002-2003: пешеходная доступность не более 30 мин.

3.4.3. Обоснование расчетных показателей обеспеченности территории муниципального образования объектами местного значения поселения в области автомобильных дорог местного значения

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектов для осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1.

Наименование одного или нескольких видов объектов местного значения поселения	Автомобильные дороги с твердым покрытием, Парковка (парковочные места)
Территория применения расчетных показателей	Все населенные пункты муниципального образования
Обоснование расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами	Обеспечение благоприятных условий жизнедеятельности населения, в том числе объектами транспортной инфраструктуры
Обоснование расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности объектов для населения поселения	Раздел 11 СП 42.13330.2011 Приложение «К» СП 42.13330.2011
Предельные значения расчетных показателей, установленное в региональных нормативах градостроительного проектирования:	
минимально допустимый уровень обеспеченности объектами местного значения поселения	региональными нормативами градостроительного проектирования не установлен
максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов местного значения поселения для населения поселения	региональными нормативами градостроительного проектирования не установлен
Значения расчетных показателей, устанавливаемые для основной части нормативов градостроительного проектирования	
минимально допустимый уровень обеспеченности объектами:	
автомобильные дороги улично-дорожной сети населенного пункта с	обеспеченность 75 % общей протяженности улично-дорожной сети на-

твёрдым покрытием	селенных пунктов, находящихся на балансе поселения
парковка (парковочные места)	не менее 2 муниципальных парковок по 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте
максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов для населения поселения:	
автомобильные дороги улично-дорожной сети населенного пункта с твёрдым покрытием	не более 100 м от объектов жилой застройки
парковка (парковочные места)	пешеходно-транспортная доступность до 30 мин

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности для объектов обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения в границах населенных пунктов поселения и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения представлены в таблице 3.2.

Таблица 3.2.

Наименование одного или нескольких видов объектов местного значения поселения	Пешеходный переход (наземный, надземный, подземный), разделительное ограждение
Территория применения расчетных показателей	Все населенные пункты муниципального образования
Обоснование расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами	Необходимость выбора вида пешеходного перехода и места, в том числе разделительного ограждения определяется дорожной обстановкой и методами выявления опасных участков дороги (ОДМ 218.4.005-2010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах)
Обоснование расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности объектов для населения поселения	
Предельные значения расчетных показателей, установленное в региональных нормативах градостроительного проектирования:	
минимально допустимый уровень обеспеченности объектами местного значения поселения	региональными нормативами градостроительного проектирования не установлен
максимально допустимый уровень тер-	региональными нормативами градо-

риториальной доступности объектов местного значения поселения для населения поселения	строительного проектирования не установлен
Значения расчетных показателей, устанавливаемые для основной части нормативов градостроительного проектирования	
минимально допустимый уровень обеспеченности объектами	не менее 2 объектов в населенном пункте
максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов для населения поселения	согласно схеме размещения объектов обеспечения безопасности дорожного движения

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами для создания условий предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах поселения и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1.

Наименование одного или нескольких видов объектов местного значения поселения	Автобусные остановки с элементами по ОСТ 218.1.002-2003
Территория применения расчетных показателей	Все населенные пункты муниципального образования
Обоснование расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами	Не менее 2-х автобусных остановок для автобусов, движущихся в противоположных направлениях, смещенных по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов.
Обоснование расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности объектов для населения поселения	ОСТ 218.1.002-2003. Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования
Предельные значения расчетных показателей, установленное в региональных нормативах градостроительного проектирования:	
минимально допустимый уровень обеспеченности объектами местного значения поселения	региональными нормативами градостроительного проектирования не установлен
максимально допустимый уровень тер-	региональными нормативами градо-

риториальной доступности объектов местного значения поселения для населения поселения	строительного проектирования не установлен
Значения расчетных показателей, устанавливаемые для основной части нормативов градостроительного проектирования	
минимально допустимый уровень обеспеченности объектами	не менее 2-х автобусных остановок, в каждом населенном пункте, для автобусов, движущихся в противоположных направлениях, смещенных по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов
максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов для населения поселения	пешеходная доступность не более 30 мин

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На расчетный срок действия Программы по экспертным оценкам уровня автомобилизации в поселении может увеличиться на 20-30%.

Оценка интенсивности движения потоков транспортных средств в границах населенных пунктов по экспертным оценкам кардинально не изменится и при этом составит менее 100 ед./сут., в том числе и на остальных автомобильных дорогах поселения, за границами населенных пунктов.

Средняя скорость движения на дорогах поселения по-прежнему останется в пределах 50 км/час. На отдельных участках, за границами населенных пунктов, скорость движения автомобильного транспорта может составлять до 80-90 км/час.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В связи с возможным увеличением автомобилизации в поселении возникают риски снижения показателей безопасности дорожного движения, которые необходимо нивелировать за счет разработки комплексных мероприятий по организации дорожного движения, в том числе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.

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

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения с учетом прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения на основе социально-экономического и градостроительного развития поселения останется в пределах норм допустимых действующим законодательством.

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

В ходе разработке Программы с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры были выделены три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

Вариант №1 «Оптимистичный».

Основной сценарий: развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана и требованиями технических регламентов с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству объектов транспортной инфраструктуры. Финансирование осуществляется из бюджета поселения в размере 100 % необходимого для исполнения полномочий в дорожно-транспортной сфере.

Вариант №2 «Реалистичный».

Основной сценарий: развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог. Финансирование осуществляется в минимальном размере по основным направлениям развития транспортной инфраструктуры.

Вариант №3 «Пессимистичный».

Основной сценарий: обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ. Финансирование мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры фактически не осуществляется.

Сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта осуществлялись с базовыми показателями.

В качестве базовых показателей, были приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов

транспортной инфраструктуры). Значения базовых показателей приняты по результатам итогов опросов населения региона с применением ИТ – технологий, размещенных на Портале органов государственной власти, в разделе «ОПРОСЫ НАСЕЛЕНИЯ с применением ИТ –технологий», и представлены в таблице 4.1.

Таблица 2.2

Базовые показатели для сравнения целевых показателей (индикаторов) вариантов развития транспортной инфраструктуры

Наименование базового показателя	Ед. изм.	Значение базового показателя
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (процентов).	%	70
Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных)	%	0
Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных)	%	0
Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения	шт.	10
Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году	%	0

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 4.2.

В рамках реализации данной Программы принят второй вариант развития транспортной инфраструктуры как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 2.3

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	Варианты развития		
		Вариант № 1	Вариант № 2	Вариант № 3

Наименование показателя	Ед. изм.	Варианты развития		
		Вариант № 1	Вариант № 2	Вариант № 3
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (процентов).	%	0	30	70
Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных)	%	100	75	0
Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных)	%	100	75	0
Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения	шт.	1	5	10
Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году	%	100	50	0

5. 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)

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта

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

Согласно статье 21 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" мероприятия по организации

дорожного движения, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест) в границах населенных пунктов, осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

5.1.1.1. Мероприятия по организации дорожного движения

К комплексным мероприятиям по организации дорожного движения относится разработка проекта организации дорожного движения согласно приказу Минтранса России от 17.03.2015 № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения" (Зарегистрировано в Минюсте России 17.06.2015 № 37685) (пункты 20, 21 раздела III Приказа):

- 1) на период эксплуатации дорог или их участков;
- 2) на период введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств и пешеходов по дорогам;
- 3) для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных транспортных средств.

Проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков разрабатывается в отношении сети дорог и (или) их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с общей численностью населения до 10 тысяч жителей и (или) на период эксплуатации дорог или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, по отдельным направлениям организации дорожного движения:

- 1) формирование сети дорог с односторонним движением;
- 2) размещение парковок (парковочных мест);
- 3) размещение информационно-указательных дорожных знаков индивидуального проектирования;
- 4) организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе организация выделенных полос;
- 5) оптимизация режимов работы светофорных объектов;
- 6) внедрение автоматизированных систем управления дорожным движением;
- 7) иные направления организации дорожного движения.

Дополнительно следует учитывать, что на основании статьи 17 Федерального закона от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о до-

рожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" содержание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения, при этом классификация работ по содержанию автомобильных дорог устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства. На основании приказа Минтранса России от 16.11.2012 № 402 (ред. от 25.11.2014) "Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог"(Зарегистрировано в Минюсте России 24.05.2013 № 28505) (пункт 9 Приказа) в прочие работы по содержанию входят разработка проектов содержания автомобильных дорог, организации дорожного движения, схем дислокации дорожных знаков и разметки, экспертиза проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию, соответственно мероприятия по организации дорожного движения, помимо разработки проектов организации дорожного движения, при необходимости могут быть дополнены следующими мероприятиями:

- 1) разработка проектов содержания автомобильных дорог;
- 2) разработка схем дислокации дорожных знаков и разметки;
- 3) проведение экспертизы проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию автомобильных дорог.

Мероприятия по организации дорожного движения принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.1.

Таблица 2.4

Мероприятия по организации дорожного движения принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Разработка проекта организации дорожного движения	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.
Разработка проектов содержания автомобильных дорог	В границах населенных пунктов	<p>Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.</p> <p>Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.</p> <p>Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.</p>
Разработка схем дислокации дорожных знаков и разметки	В границах населенных пунктов	<p>Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.</p> <p>Снижение количества дорожно-транспортных</p>

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.
Проведение экспертизы проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию автомобильных дорог	В границах населенных пунктов	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании. Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.

5.1.1.2. Мероприятия, направленные на повышение безопасности движения в населенных пунктах

Основными мероприятиями, направленными на повышение безопасности движения в населенных пунктах, повышение допустимых скоростей движения и улучшение экологической обстановки населенных пунктов, через которые проходит автомобильная дорога, являются:

- а) разделение путей движения автомобилей и пешеходов, устройство тротуаров вдоль линии застройки;
- б) организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах;
- в) разделение транзита и местного движения;

г) организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения;

д) оборудование автобусных остановок;

е) устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения;

ж) освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках;

з) мероприятия по «успокоению движения»,

Вид и количество проводимых мероприятий зависят от категории населенного пункта, численности населения в нем, его планировки, ширины улиц и интенсивности движения.

Дополнительными требованиями к основным мероприятиям, направленными на повышение безопасности движения в населенных пунктах, являются:

1) при устройстве пешеходных переходов через дорогу:

Планировка населенных пунктов и мероприятия по их благоустройству должны способствовать уменьшению числа переходов через дорогу.

В малых населенных пунктах следует устраивать достаточное количество колодцев и водозаборных колонок, размещая их симметрично с разных сторон дороги, чтобы предотвратить необходимость перехода за водой через дорогу. Расположение их в шахматном порядке недопустимо.

При размещении новых пунктов питания и торговли, медицинских и зрелищных учреждений, объектов дорожного сервиса следует располагать их на расстоянии не менее 20 м от дороги. Против ведущих к этим зданиям тротуаров необходимо оборудовать пешеходные переходы через дорогу.

В крупных населенных пунктах пешеходные переходы располагают не реже чем через 300 м. В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более двух пешеходных переходов с интервалом 150 - 200 м. Места пешеходных переходов должны быть оборудованы и хорошо просматриваться на расстоянии не менее 150 м.

Во избежание неорганизованного движения пешеходов по проезжей части автомобильных дорог в пределах населенных пунктов на автомобильных дорогах I и II категорий необходима установка ограждения по краям тротуаров (на дорогах I категории - дополнительно сетки по оси разделительной полосы). Конструкция ограждения не должна стеснять движения автомобилей.

2) при устройстве автомобильных стоянок у дороги в населенных пунктах:

При прохождении автомобильной дороги через населенный пункт около общественных центров, административных и культурно-бытовых объектов, магазинов, столовых, достопримечательных мест должны предусматриваться автомобильные стоянки наземного, подземного или надземного типов.

Следует избегать в населенных пунктах устройства стояночных полос у кромки проезжей части дороги так же, как и разрешения стоянок на обочинах дороги.

Стоянки могут быть линейного типа, расположенные параллельно дороге за пределами проезжей части и отделенные от нее разделительной полосой или ограждениями, или в виде специальных площадок за пределами дороги.

Расстановка автомобилей на стоянках линейного типа - продольная, на площадках - различная, в зависимости от площади и требуемой емкости стоянки.

Стоянки следует размещать за пределами проезжей части дороги в непосредственной близости от объекта посещения на расстоянии не более 100 м.

В темное время суток на стоянках необходимо освещение.

Въезды и выезды с автомобильных стоянок не должны затруднять или задерживать движение автомобилей по дороге.

3) при размещении автобусных остановок:

Автобусные остановки в пределах населенных пунктов целесообразно располагать у общественных центров, административных и культурно-бытовых объектов, магазинов, столовых, отделений связи.

При протяженности населенного пункта до 1,2 км оборудуют одну автобусную остановку. В населенных пунктах большей протяженности при линейном расположении застройки автобусные остановки располагаются на расстоянии 500 - 600 м друг от друга.

4) при реализации мероприятий, направленных на «успокоение движения» в населенных пунктах:

Целями устройства зон «успокоенного движения» являются:

а) улучшение условий движения:

повышение безопасности дорожного движения;

улучшение организации движения;

создание условий для остановки и стоянки транспортных средств;

б) улучшение условий проживания в прилегающей жилой зоне:

уменьшение шума и загазованности;

увеличение свободных, благоустроенных и озелененных площадей;

улучшение эстетического оформления дорог;

в) улучшение условий работы торговых и других предприятий:

создание возможностей для остановки с целью погрузо-разгрузочных работ;

приближение мест остановки и стоянки автомобилей к служебным зданиям.

Рекомендуемые места для проведения мероприятий по созданию зон «успокоенного движения»:

улицы районного и местного значения, проходящие по населенным пунктам с близкой к дороге застройкой;

боковые и местные проезды в зоне магистралей;

участки дорог и улиц местного значения, проходящие в зонах культурно-просветительных центров, детских и молодежных учебно-воспитательных учреждений, больниц, поликлиник, санаториев и т.п.

Основной целью мероприятий по «успокоению движения» является существенное снижение скоростей движения, они включают в себя:

планировочные решения, направленные на изменение геометрии проезжей части (сужение проезжей части; изменение геометрии проезжей части с размещением мест для стоянки и озеленением; изменение конфигурации пересечений и примыканий);

изменение типа дорожного покрытия в зонах пешеходных переходов и пересечений;

применение активных средств воздействия на скорости движения транспортных средств - искусственных неровностей.

5) при устройстве освещения автомобильных дорог улично-дорожной сети населенных пунктов:

Для обеспечения безопасности движения автомобилей и пешеходов в темное время суток на автомобильных дорогах устраивают электрическое освещение. При проектировании осветительных установок следует соблюдать следующие требования:

освещение следует предусматривать в первую очередь на наиболее опасных участках автомобильных дорог, где возникают частые конфликты между участниками дорожного движения;

опоры светильников должны гармонично сочетаться с архитектурным ансамблем дороги и не создавать осложнения при эксплуатации дороги;

при выборе типа и способа размещения осветительных участков требуется обеспечивать необходимый уровень освещения в соответствии с нормами: среднюю яркость проезжей части и среднюю освещенность тротуаров; равномерность распределения яркости; показатель ослепленности;

следует выделять и подчеркивать расположение опасных зон (пересечений и примыканий дорог, мест сужений проезжей части, пешеходных переходов) за счет изменения цветности источников света, размещения опор и светильников, повышения яркости проезжей части в опасной зоне.

Освещение автомобильных дорог в пределах сельских поселений следует проектировать по СНиП 23-05-95.

В сельских поселениях осветительные установки должны быть установлены на автомобильных дорогах в границах застроек и за их пределами на расстояние не менее 100 м от этих границ.

Отношение минимальной яркости покрытий к среднему значению должно быть не менее 0,35 при норме средней яркости более 0,6 кд/м² и не менее 0,25 при норме средней яркости 0,6 кд/м² и ниже.

Мероприятия, направленные на повышение безопасности движения в населенных пунктах, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.2.

Мероприятия, направленные на повышение безопасности движения в населенных пунктах, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Разделение путей движения автомобилей и пешеходов, устройство тротуаров вдоль линии застройки	В границах населенных пунктов	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах	В границах населенных пунктов	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Разделение транзита и местного движения	В границах населенных пунктов	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. Удовлетворенность на-

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		селения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения	В границах населенных пунктов	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Оборудование автобусных остановок	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках	В границах населенных пунктов	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.
Реализация мероприятий по «успокоению движения»	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образова-

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		<p>нии.</p> <p>Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.</p>

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2к Программе.

5.1.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Основными мероприятиями по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения являются:

- 1) снижение выбросов и шума путем снижения количества ускорений автомобилей при движении в транспортном потоке;
- 2) внедрение схем одностороннего движения;
- 3) оптимизация размещения временных автомобильных стоянок;
- 4) совершенствование организации движения (оптимизация скоростных режимов, «зеленая волна», улучшение светофорного регулирования);
- 5) введение бестранспортных зон;
- 6) формирование искусственных экосистем (зеленых насаждений) на придорожных территориях;
- 7) экранирование автомобильных магистралей и мест большого скопления автомобилей естественными или искусственными экранами;
- 8) применение планировочных мероприятий, включающих регулирование плотности застройки, использование эффективных схем застройки, эффективного благоустройства и озеленения, увеличение площадей парков и скверов, рационального функционального зонирования территории.

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.3.

Таблица 2.6

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Снижение выбросов и шума путем снижения количества ускорений автомобилей при движении в транспортном потоке	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Внедрение схем одностороннего движения	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Оптимизация размещения временных автомобильных стоянок	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Совершенствование организации движения (оптимизация скоростных режимов, «зеленая волна», улучшение светофорного регулирования)	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Введение бестранспортных зон	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Формирование искусственных экосистем (зеленых насаждений) на	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслужи-

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
придорожных территориях		Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании.
Экранирование автомобильных магистралей и мест большого скопления автомобилей естественными или искусственными экранами	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
Применение планировочных мероприятий, включающих регулирование плотности застройки, использование эффективных схем застройки, эффективного благоустройства и озеленения, увеличение площадей парков и скверов, рационального функционального зонирования территории	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

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

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Мероприятия по развитию автомобильного транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Основным мероприятием по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, в рамках настоящей Программы, является создание парковочных мест.

Парковки (парковочные места) в границах населенных пунктов создаются и используются в порядке, установленном Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Местными нормативами градостроительного проектирования могут быть установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности парковками населения поселения и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения.

Рекомендуемые значения для расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности населения поселения в отношении парковок (парковочные места): не менее 2 муниципальных парковок на 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте.

Рекомендуемые значения для расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения в отношении парковок (парковочные места): пешеходно-транспортная доступность до 30 мин.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.4.

Таблица 2.7

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Создание 2 муниципальных парковок на 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте	В границах населенных пунктов: д. Конюхово, р.п. Парфино	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. Снижение количества дорожно-транспортных

Наименование мероприятий	Наименование, местоположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

5.3.1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

Основными мероприятиями по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения является устройство тротуаров и пешеходных дорожек, устройство пешеходных ограждений или посадка кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части.

Тротуары следует устраивать в соответствии с требованиями нормативных документов на планировку и застройку сельских поселений.

В условиях сильно пересеченной местности при высоких насыпях или глубоких выемках пешеходные дорожки могут быть размещены на откосах на присыпных бермах на расстоянии от кромки проезжей части не ближе 2,5 м.

Пешеходные тротуары рекомендуется располагать с двух сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной стороны.

Количество полос движения пешеходов на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. На тротуаре количество полос движения должно быть не менее 2. При суммарной (в двух направлениях) интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч количество полос движения на тротуаре должно быть не менее 3.

В населенных пунктах вдоль тротуара рекомендуется устраивать пешеходные ограждения или посадку кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость.

5.3.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения

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

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

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

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

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

Велосипедные дорожки должны иметь твердое покрытие из асфальтового бетона или каменных материалов.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.5.

Таблица 2.8

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Устройство тротуаров и пешеходных дорожек, устройство пешеходных ограждений или посадка кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.
Устройство дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части	В границах населенных пунктов	Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2к Программе.

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

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

5.5. Мероприятия по развитию сети дорог поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов

К мероприятиям по развитию сети дорог поселения, в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, в рамках реализации настоящей Программы, относятся следующие:

1. Мероприятия по проектированию объектов транспортной инфраструктуры в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов и искусственных сооружений на них.

2. Мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов и искусственных сооружений на них.

3. Мероприятия по реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов и искусственных сооружений на них.

4. Мероприятия по капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, повысит удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании., повысит удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании, создаст условия для снижения количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения, обеспечит снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.

Мероприятия по проектированию в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.6.

Таблица 2.9

Мероприятия по проектированию в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Разработка проектно-сметной документации на строительство (реконструкцию)улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов	В границах населенных пунктов	Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		<p>Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.</p> <p>Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.</p> <p>Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.</p> <p>Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.</p>

Мероприятия по строительству в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.7.

Таблица 2.10

Мероприятия по строительству в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
<p>Строительство улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов</p>	<p>В границах населенных пунктов</p>	<p>Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.</p> <p>Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.</p> <p>Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.</p> <p>Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.</p> <p>Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.</p>

Мероприятия по реконструкции в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.8.

Мероприятия по реконструкции в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Реконструкция улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов	В границах населенных пунктов	<p>Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры</p> <p>Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.</p> <p>Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.</p> <p>Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.</p> <p>Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.</p> <p>Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10%</p>

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		в 2026 году.

Мероприятия по капитальному ремонту в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.9.

Таблица 2.12

Мероприятия по капитальному ремонту в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
Капитальный ремонт улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов	В границах населенных пунктов	Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных

Наименование мероприятий	Наименование, месторасположение объекта	Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры
		<p>условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.</p> <p>Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2017 году до 10% в 2026 году.</p>

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, которые предусмотрены программами, планами, инвестиционными программами, договорами

6.1. Мероприятия, предусмотренные государственными и муниципальными программами

На период разработки проекта Программы в муниципальном образовании отсутствуют действующие государственные и муниципальные программы по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, в связи с чем отсутствуют мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры необходимые к учету в Программе.

6.2. Мероприятия, предусмотренные стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования

На период разработки проекта Программы Стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования не предусмотрены мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, в связи с чем, в Программе, такие мероприятия не учитываются.

6.3. Мероприятия, предусмотренные планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования

На период разработки проекта Программы мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренные планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, - отсутствуют, в связи с чем, в Программе, такие мероприятия не учитываются.

6.4. Мероприятия, предусмотренные инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта

На период разработки проекта Программы мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренные инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, - отсутствуют, в связи с чем, в Программе, такие мероприятия не учитываются.

6.5. Мероприятия, предусмотренные договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий

На период разработки проекта Программы на территории муниципального образования отсутствуют заключенные договоры о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий, в связи с чем отсутствуют мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры необходимые к учету в Программе.

7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней, внебюджетные средства (далее - укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов)).

Укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) учитывает, что Программа разработана в отношении автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Для других ви-

дов транспорта, при необходимости, разрабатываются отдельные программы с соответствующими оценками объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов).

Укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий выполнена на основании Приложения № 8 к приказу Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 28 августа 2014 года № 506/пр "О внесении в федеральный реестр сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета, укрупненных сметных нормативов цены строительства для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры" (НЦС 81-02-08-2014, часть 8 Автомобильные дороги).

Государственные укрупненные нормативы цены строительства (далее – НЦС), приведенные в сборнике НЦС 81-02-08-2014, предназначены для планирования инвестиций (капитальных вложений), оценки эффективности использования средств, направляемых на капитальные вложения, и подготовки технико-экономических показателей в задании на проектирование автомобильных дорог, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета.

Укрупненные нормативы представляют собой объем денежных средств, необходимый и достаточный для возведения автомобильных дорог, рассчитанный на установленную единицу измерения (1 км, 100 м², 1 место).

В приложении 1 к Программе представлена укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры (далее - укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) с учетом сборника НЦС 81-02-08-2014.

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

8.1. Оценка социально-экономической эффективности мероприятий

Оценка социально-экономической эффективности Программы необходима для обозначения соотношения социальных результатов/эффектов и стоимости затраченных ресурсов.

В настоящее время на федеральном уровне отсутствуют единые методологические подходы к оценке социально-экономической эффективности государственных и муниципальных программ.

Под социально-экономической эффективностью социально-значимых программ понимается соотношение стоимости социальных результатов/эффектов, в том числе допускающих возможность измерения в стоимостных показателях, и стоимости затрат на осуществление данных инициатив.

С учетом принятием в Программе показателей социально-экономических результатов/эффектов Программы, которые невозможно измерить в стоимостных показателях эффективность реализации Программы определяется через степень достижения запланированных результатов.

Учёт социально-экономического эффекта, полученного в результате выполнения программы, необходим для измерения реальной эффективности оказанных услуг — как социальной, так и социально-экономической.

В настоящей Программе термин «социально-экономическая эффективность» понимается как степень достижения запланированных результатов Программы, т.е. как «эффективность деятельности по реализации программы».

Степень достижения запланированных результатов предполагается оценивать посредством сопоставления фактически достигнутых значений индикаторов с их плановыми значениями.

Оценка эффективности реализации программы определяется по формуле:

$$E = \frac{D_{пл}}{P_{бс}}$$

где:

E — показатель социально-экономической эффективности реализации программы;

$D_{пл}$ — оценка достижения запланированных значений показателей;

$P_{бс}$ — оценка полноты использования выделенных на реализацию программы средств.

Оценка социально-экономической эффективности мероприятий осуществляется ежегодно путем формирования отчета о достижении показателей эффективности в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Максимальное ожидаемое значение эффективности реализации программы равно 1.

Заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям.

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, Заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий, путем внесения изменений в Программу.

8.2. Оценка соответствия нормативам градостроительного проектирования

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

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

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) не требуется внесение дополнительных предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

Приложение 1
к Программе комплексного развития объектов
транспортной инфраструктуры местного значения
муниципального образования Парфинское городское поселение
Парфинского района Новгородской области
на 2017-2026 годы

Укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Объем	Стоимость выполнения мероприятия, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.					
						2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
1.	Проектирование объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы										
1.1.	Разработка проекта организации дорожного движения	В границах населенных пунктов	по проекту	1 к-т	200,0		200,0				
1.2.	Разработка проектов содержания автомобильных дорог	В границах населенных пунктов	по проекту	ежегодно	1800,0		200,0	200,0	200,0	200,0	1000,0
1.3.	Разработка схем дислокации дорожных знаков и разметки	В границах населенных пунктов	по проекту	ежегодно	900,0		100,0	100,0	100,0	100,0	500,0
1.4.	Проведение экспертизы проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию автомобильных дорог	В границах населенных пунктов	по проекту	ежегодно	1900,0	100,0	200,0	200,0	200,0	200,0	1000,0

		Бюджет субъекта РФ			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Бюджет поселения			60575,0	100,0	700,0	5400,0	50375,0	1000,0	3000,0
		Внебюджетные средства			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.	Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы										
2.1.	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек (из искусственной тротуарной плитки), устройство пешеходных ограждений (100 м2)	В границах населенных пунктов	по проекту	10,0	2470,0				2470,0		
2.2.	Устройство дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части (из асфальтобетона) (100 м2)	В границах населенных пунктов	по проекту	10,0	1238,1				619,1		619,1
2.3.	Организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	8,0	1914,5	114,5	300,0	600,0	300,0	300,0	300,0
2.4.	Оборудование автобусных остановок (шт.)	В границах населенных пунктов	по проекту	3,0	1500,0		750,0	750,0			
2.5.	Устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения (парковки) (машиномест)	В границах населенных пунктов	по проекту	10,0	804,6			804,6			
2.6.	Освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках (км)	В границах населенных пунктов	по проекту	5,0	6930,0	1730,0		2600,0			2600,0

2.7.	Реализация мероприятий по «успокоению движения» (шт.)	В границах населенных пунктов	по проекту	6,0	120,0		60,0	60,0			
2.8.	Реализация мер снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	1,0	4000,0				500,0		3500,0
2.9.	Создание муниципальных парковок на 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте (шт.)	В границах населенных пунктов	на 25 маш/мест	2,0	2011,5			1005,8		1005,8	
2.10.	Строительство улично-дорожной сети (км)	В границах населенных пунктов	дорога IV категории	7,0	229500,0		30000,0		199500,0		
2.11.	Строительство улично-дорожной сети (км)	В границах населенных пунктов	дорога V категории	1,0	7000,0			7000,0			
	ИТОГО по разделу				257488,7	1844,5	31110,0	15290,4	200919,1	1305,8	7019,1
	В том числе по источникам	Федеральный бюджет			0,0						
		Бюджет субъекта РФ			233079,8		30999,0	13761,3	180827,1	1175,2	6317,1
		Бюджет поселения			24408,9	1844,5	111,0	1529,0	20091,9	130,6	701,9
		Внебюджетные средства			0,0						
3.	Реконструкция объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы										
3.1.	Разделение транзита и местного движения (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	1,0	1000,0				500,0	500,0	

	Бюджет субъекта РФ			2332011,3	810,0	391689,1	317415,1	571967,2	305008,9	745121,0
	Бюджет поселения			320087,4	590,0	44221,0	40668,3	113926,9	34889,9	85791,2
	Внебюджетные средства			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ВСЕГО по Программе				2652098,7	1400,0	435910,1	358083,4	685894,1	339898,8	830912,2

Приложение 2

к Программе комплексного развития
 объектов транспортной инфраструктуры местного значения
 муниципального образования Парфинское городское поселение
 Парфинского района Новгородской области на 2017-2026 годы

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Объем	Реализации мероприятий по годам						
					2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	
1.	Проектирование объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы										
1.1.	Разработка проекта организации дорожного движения	В границах населенных пунктов	по проекту	1 к-т	П						
1.2.	Разработка проектов содержания автомобильных дорог	В границах населенных пунктов	по проекту	ежегодно	П	П	П	П	П	П	П
1.3.	Разработка схем дислокации дорожных знаков и разметки	В границах населенных пунктов	по проекту	ежегодно	П	П	П	П	П	П	П
1.4.	Проведение экспертизы проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию автомобильных дорог	В границах населенных пунктов	по проекту	ежегодно	П	П	П	П	П	П	П
1.5.	Разработка проектно-сметной документации на реализацию мер снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	1,0			ПСД				ПСД

1.6.	Разработка проектно-сметной документации на строительство муниципальных парковок (ед.)	В границах населенных пунктов	на 25 маш/мест	2,0				ПСД		ПСД	
1.7.	Разработка проектно-сметной документации на строительство тротуаров и пешеходных дорожек, устройство пешеходных ограждений, в том числе велодорожек (100 м2)	В границах населенных пунктов	ширина 1,0-1,5 м.	20,0				ПСД			
1.8.	Разработка проектно-сметной документации на строительство (реконструкцию) улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения (км)	В границах населенных пунктов	дорога IV категории	5,0					ПСД		
1.9.	Разработка проекта планировки территории в границах населенных пунктов (га)	В границах населенных пунктов	по проекту	50,0				ПСД			
2.	Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы										
2.1.	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек (из искусственной тротуарной плитки), устройство пешеходных ограждений (100 м2)	В границах населенных пунктов	по проекту	10,0				СМР			
2.2.	Устройство дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части (из асфальтобетона) (100 м2)	В границах населенных пунктов	по проекту	10,0					СМР		СМР
2.3.	Организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	8,0	СМР						
2.4.	Оборудование автобусных остановок (шт.)	В границах населенных пунктов	по проекту	3,0		СМР	СМР				

2.5.	Устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения (парковки) (машиномест)	В границах населенных пунктов	по проекту	10,0				СМР			
2.6.	Освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках (км)	В границах населенных пунктов	по проекту	5,0				СМР			СМР
2.7.	Реализация мероприятий по «успокоению движения» (шт.)	В границах населенных пунктов	по проекту	6,0			СМР	СМР			
2.8.	Реализация мер снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	1,0					СМР		СМР
2.9.	Создание муниципальных парковок на 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте (шт.)	В границах населенных пунктов	на 25 маш/мест	2,0				СМР		СМР	
2.10.	Строительство улично-дорожной сети (км)	В границах населенных пунктов	дорога IV категории	7,0					СМР		
2.11.	Строительство улично-дорожной сети (км)	В границах населенных пунктов	дорога V категории	1,0				СМР			
3.	Реконструкция объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы										
3.1.	Разделение транзита и местного движения (ед.)	В границах населенных пунктов	по проекту	1,0					СМР	СМР	СМР
3.2.	Организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения	В границах населенных пунктов	по проекту	1,0		СМР	СМР	СМР	СМР		СМР

	(ед.)									
3.3.	Реконструкция улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов (км)	В границах населенных пунктов	дорога IV категории	47,1		СМР		СМР		СМР
3.4.	Капитальный ремонт улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов (км)	В границах населенных пунктов	дорога IV категории	36,6			КР		КР	КР