Администрация
Арчединского сельского поселения
Фроловского1муниципального района Волгоградской области

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 13 марта 2023 г. № 18

«Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения на период 2023 –2040 годы»

Руководствуясь градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ, Федеральным законом от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 06.10.2003 N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановление Правительства РФ от 25.12. 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Арчединского сельского поселения, администрация Арчединского сельского поселения постановляет:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения на период 2023 –2040 годы (приложение).

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Арчединского
сельского поселения М.Е. Алеулова

Утверждено
постановлением Администрации
Арчединского сельского поселения
от 13.03.2023 г. № 18

ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
АРЧЕДИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ФРОЛОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
НА ПЕРИОД С 2023 ПО 2040 ГОДЫ

СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	4
РАЗДЕЛ 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	10
1.1. Анализ положения Арчединского сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации	10
1.2.Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	10
1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	18
1.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог	19
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении	29
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	30
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	30
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работ транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	30
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения	31
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	33
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения	34
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения	34
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	35
РАЗДЕЛ 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Арчединского сельского поселения	36
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения	36
2.2. Прогноз транспортного спроса Арчединского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	36
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	37
2.4. Прогноз развития дорожной сети	39
2.5.Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	39
2.6.Прогноз показателей безопасного дорожного движения	40
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровья населения	41
РАЗДЕЛ 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	42
РАЗДЕЛ 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)	43

РАЗДЕЛ 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	48
РАЗДЕЛ 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	49
РАЗДЕЛ 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения	51
Приложение 1	54
Приложение 2	60

ПАСПОРТ
программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения Фроловского муниципального района Волгоградской области на период с 2023 до 2040 года

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения Фроловского муниципального района Волгоградской области на 2023-2040 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ; - Федеральный закон от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Постановление Правительства РФ от 25.12. 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Наименование заказчика Программы, его местонахождение	Администрация Фроловского муниципального района Волгоградской области (далее - Администрация) Волгоградская область, Фроловский район, г. Фролово, ул. Фрунзе, д. 87
Наименование разработчика Программы, его местонахождение	Индивидуальный предприниматель Гуря Е.С. г. Ставрополь, ул. Старомарьевское шоссе, д. 34
Цели Программы	- создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы; - повышение уровня безопасности движения; - улучшение качества дорог.
Задачи Программы	Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Арчединского сельского поселения
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	**Технико-экономические показатели:** - протяженность отремонтированных дорог (ежегодно). **Финансовые показатели:** - финансовые затраты на содержание дорог (ежегодно). **Социально-экономические показатели:** - доля дорожно-транспортных происшествий (погибших, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий).

Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	1. Капитальный ремонт асфальтобетонного покрытия 2. Отсыпка щебнем дорог 3. Установка дорожных знаков 4. Установка ограждения. 5. Текущий ремонт дорог.
Срок и этапы реализации Программы	2023 - 2040 годы
Объемы и источники финансирования Программы	Объем финансирования Программы в 2023-2040 годах составит 31 406,525 тыс. рублей, в том числе по годам: 2023 – 2 681,1 тыс. руб.; 2024-2025 – 1265,0 тыс. руб.; 2026 – 1 315,6 тыс. руб.; 2027 – 1 368,22 тыс. руб.; 2028 - 2040 – 31406,525тыс. руб.; из них: федеральный бюджет – отсутствует; областной бюджет – отсутствует; местный бюджет (дорожный фонд) – 31 406,525 тыс. руб.; внебюджетные источники – отсутствуют. Объемы финансирования мероприятий Программы ежегодно подлежат уточнению при формировании бюджета на очередной финансовый год и плановый период.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития сельского поселения (далее по тексту – Программа, Поселение, Администрация).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения на основании утвержденного в порядке, установленного Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения. Реализация программы, должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Арчединского сельского поселения транспортными услугами, а так же снижение износа объектов транспортной инфраструктуры – одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно эксплуатационного состояния соответствуют

требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсное обеспечение могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений администрации Арчединского сельского поселения.

Администрация ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затратам по мероприятиям Программы, механизмы ее реализации, состав участников Программы и на основании этого вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения на 2023– 2040 годы подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;
- Федерального закона от 29 декабря 2014года № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»; - Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08 ноября 2007года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09 февраля 2007года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 г. Пр-№701;
- постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015г. Пр -№ 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012года № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- генерального плана Арчединского сельского поселения Фроловского муниципального района Волгоградской области.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Арчединского сельского поселения на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся еѐ технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;
- **защитные дорожные сооружения** — сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;
- **искусственные дорожные сооружения** — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);
- **производственные объекты** — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;
- **элементы обустройства автомобильных дорог** — сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки)

транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса; - **дорожная деятельность** — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **пользователи автомобильными дорогами** — физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** — комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, еѐ участков, ведущие к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по восстановлению транспортно- эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых незатрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке еѐ технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктурыАрчединского сельского поселения

1.1. Анализ положения Арчединского сельского поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

-тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сферобслуживания и развития сельско-хозяйственного производства и переработки сельско-хозяйственной продукции;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Арчединское сельское поселение расположено на востоке Фроловского муниципального района и граничит:

- на севере – с Дудаченским сельским поселением;
- на востоке – с Ольховским муниципальным районом;
- на юге – с Писаревским сельским поселением;
- на западе – с Терновским сельским поселением.

В состав Арчединского сельского поселения входят пять населенных пунктов: х. Арчедино-Чернушинский, х.Козлов, х.Манский, х.Рубежный и п. Образцы, который является административным центром поселения.

Границы населенных пунктов установлены с учетом требований статьи 83 Земельного кодекса РФ (границы сельских населенных пунктов не могут пересекать границы муниципальных образований или выходить за их границы, а также пересекать границы земельных участков, предоставленных гражданам или юридическим лицам).

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

Население

Численность населения Арчединского сельского поселения по состоянию на 01.01.2023 г. составляет 1529человек, что составляет 11,3% населения Фроловского муниципального района.

Таблица 1 - Оценка численности постоянного населения

Наименование	Численность населения, чел		Динамика численности населения (2023/2020гг.)	
	2020	2023 год	Абсолютное изменение, чел.	Относительное изменение, %
п. Образцы	922	882	-40	- 4,3

х. Арчедино-Чернушинский	270	251	-19	– 7,03
х. Манский	196	172	- 24	– 12,12
х. Рубежный	266	224	-42	– 15,8
Итого:	**1654**	**1529**	**-125**	**-7,6**

Одним из важных показателей социально-экономического состояния являются демографические показатели. Население территории можно распределить на следующие группы:
- моложе трудоспособного возраста - 358 чел. (23,5%);
- трудоспособного возраста -783 чел (51,2%);
- старше трудоспособного возраста - 388 чел (25,3%).

Жилой фонд

Общая площадь жилищного фонда Арчединского сельского поселения 34,0 тыс. м^2, в том числе: индивидуальная жилая застройка –31,1 тыс. м^2 и многоквартирные жилые дома – 2,9тыс. м^2. Общее количество домовладений - 598 ед., из них 6 многоквартирных двухэтажных жилых домов.

Документы стратегического планирования Фроловского муниципального района и Арчединского сельского поселения отсутствуют.

Генеральным планом Арчединского сельского поселения Фроловского муниципального района Волгоградской области, предусмотрено:
- проектирование и строительство спортивной площадки – 1 ед. х. Рубежный;
-капитальный ремонт сельского Дома культуры 1 объект в п. Образцы.

На территории сельского поселения расположены следующие хозяйствующие субъекты, эксплуатирующие объекты, оказывающие негативное воздействие на окружающую среду, состоящие на учете в региональном реестре и подлежащие региональному государственному экологическому надзору:
- ООО «Арчединское», п. Образцы;
- МОУ «Образцовская средняя школа» Фроловского муниципального района Волгоградской области, п. Образцы № 1005;
- филиал «Шуруповского детского сада «Дюймовочка» детский сад «Солнышко» Фроловского муниципального района Волгоградской области, п. Образцы № 1004;
- ИП Глава крестьянского (фермерского) хозяйства Бахмутов В.В., х. Рубежный;
- ИП Глава крестьянского (фермерского) хозяйства Бурмистров В.Ю. х.Рубежный;
- ИП Глава крестьянского (фермерского) хозяйства Коновалов В.А.,х. Рубежный;
- ИП Глава крестьянского (фермерского) хозяйства Аханов Д.Н., п. Образцы.

Транспортная инфраструктура

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

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

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

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту и напрямую зависит от объемов финансирования, стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При

этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Арчединского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной деятельности в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Арчединского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по ремонту и содержанию существующих участков улично - дорожной сети, исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основным направлением развития дорожной сети будет являться обеспечение транспортной доступности, повышение качества и безопасности существующей дорожной сети.

По территории Арчединского сельского поселения проходят следующие региональные и межмуниципальные автомобильные дороги:

- автомобильная дорога «М-6 «Каспий» – Фролово – Ольховка – Липовка – автомобильная дорога 1Р 228 «Сызрань – Саратов – Волгоград»;
- подъезд от автомобильной дороги «М-6 «Каспий» - Фролово - Ольховка - Липовка - автомобильная дорога 1Р 228 «Сызрань - Саратов - Волгоград» к п. Образцы;
- подъезд от автомобильной дороги «М-6 «Каспий» - Фролово - Ольховка - Липовка - автомобильная дорога 1Р 228 «Сызрань - Саратов - Волгоград» к сборному пункту № 1 Кудиновского месторождения.

Транспортная инфраструктура Арчединского сельского поселения является составляющей транспортной инфраструктуры Фроловского муниципального района Волгоградской области.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в черте границ населенных пунктов Арчединского сельского поселения составляет 35,204 км, в том числе с твердым покрытием 9,503 км.

Таблица 3 – Наименование дорог Арчединского сельского поселения

Наименование дорог/улиц	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие нормативам СП 34.13330.2012
п. Образцы				
От здания пекарни д.№1035 до д.№117/2 (Котов В.Ф.)	5	2	IV	не соответствует
От д.№19/1(Бородин В.Н.) до пожарного поста д.№1023	5	2	IV	не соответствует
От д.№52/1(Блудилин А.А.) до д.№18/2 (Ковалева Е.И.)	5	2	IV	не соответствует
От перекрестка столовая д.№1012 до д.№99 (Карпов М.Н.)	5	2	IV	не соответствует
От д.№108 (Наумкин М.Д.) до д.№89/2 (Воронков В.Я.)	5	2	IV	не соответствует
От д.№70 (Тульчак М.А.) до д.№67/1 (Рябов Н.Н.)	5	2	IV	не соответствует
От д.№107/2 (Полякова Л.А.) перекресток до д.№86/2 (Красинских А.Д.)	5	2	IV	не соответствует
От д. №47/1 (Овчинников В.В) перекресток до д. №14/1 (Аюпова Е.Б.)	5	2	IV	не соответствует
От д.№52/1 (Блудилин А.А) перекресток до д.№7/1 (Сотников Ф.С.)	5	2	IV	не соответствует
От амбулатории д.№1008 перекресток до д.№88/1 (Красинских В.А)	5	2	IV	не соответствует
От д.№140 (Зуева И.Г.) перекресток до д.№151 (Филиппова Н.В)	5	2	IV	не соответствует
От д.№117/2 (Котов В.Ф.) перекресток до д.№98/1 (Зиновьев А.А.)	5	2	IV	не соответствует
От перекрестка до гаража для тракторов отд.5 д.№1020	5	2	IV	не соответствует
От пересечения дороги 1.13 до МТФ отд.3	5	2	IV	не соответствует

От перекрестка столовая д.№1012 до д. №60/2 (Коротков А.П.)	5	2	IV	не соответствует
От д.№118/1 (Родина Г.А.) до д.№122 (Кислов Н.В.)	3	1	V	не соответствует
От д.№100 (Колпаков В.В.) до д.№102 (Ибрагимов О.С.)	3	1	V	не соответствует
От д.№172/1 (Сиваев В.Н.) до д.№173 (Шестов А.А.)	3	1	V	не соответствует
От колбасного цеха д.№1029 до д.№150 (Колпаков А.Б.)	3	1	V	не соответствует
От д.№165 (Кочетова Е.А.) перекресток до д.№169 (Юмагулова К.И.)	3	1	V	не соответствует
От д.№147 (Карев И.А.) перекресток до административного здания д.№1010	3	1	V	не соответствует
От д.№141 (Шайнбергер В.И.) перекресток до д.№125/1 (Никитина М.И)	3	1	V	не соответствует
От д.№174 (Муртазинова Н.Н.) до д.№197 (Коротков В.А.)	3	1	V	не соответствует
От пересечения дороги 1.1 до пересечения дороги 1.2 (двухэтажные дома)	3	1	V	не соответствует
От д.№140 (Зуева И.Г.) до подстанции	3	1	V	не соответствует
От д. №80/1 (Баннова Е.Ф.) переулок до поворота на кладбище	3	1	V	не соответствует
От д. № 60/2 (Коротков А.П.) переулок до конца плотины	3	1	V	не соответствует
От плотины до конца мусульманского кладбища	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д.№149 (Тихонов Г.В.) до д. № 154/2	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д.№108 (Ткаченко Е.) до д.№117/2 (Котов В.Ф.)	5	1	IV	не соответствует
Хоз. проезд: от д.№118/1 (Родина Г.А.) до д.№122 (Кислов Н.В)	3	1	V	не соответствует

Проезд (от окончания плотины пруда «Хохлацкий» (с восточной стороны) до жилого строения)	3	1	V	не соответствует
Переулок (д. № 209/2 Куропаткин В.Г. до д. № 210/1 Готшалкас В.И.)	3	1	V	несоответствует
Проезд с западной стороны филиала Шуруповскогодет.сада «Дюймовочка» дет.сада «Солнышко» № 1004	5	2	1V	несоответствует
Проезд от начала ГТС пруда «Центральный» до д. № 195	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд от д. № 52/1 (Блудилин А.А.) до д. № 57/2 (Коваленко Р.С.)	3	1	V	не соответствует
Хоз.проезд от д. № 69/2 (Куропаткина М.Ф.) до д. № 60/1 (Козлов А.А.), от д.№ 86/2 до д. № 84/2, до д. № 82/2, д. № 103/1	3	1	V	не соответствует
Проезд от д. № 201/1 (Серикова Р.Ш.) до д. № 199	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд от д. № 169 (Юмагулова К.И.) до д. № 166	3	1	V	не соответствует
Хоз.проед от д. № 172/1 (Сиваев В.Н.) до д. № 173	3	1	V	не соответствует
Проезд от поворота на нефтебазу (ООО»Арчединское») до окончания ограждения центр.тока (ООО «Арчединское»	5	2	1V	не соответствует
Хоз.проезд от д. № 81 (Доценко И.А.) до д. № 71/2	3	1	V	не соответствует
Внутриквартальный проезд (многоквартирные дома)	3	1	V	не соответствует
Проезд от дома № 122 (Кислов Н.В.) до д. № 102 (Ибрагимов О.С.) с западной стороны	3	1	V	не соответствует
Дорога х.Манский От моста до машинотракторной мастерской д.№1075	5	2	IV	не соответствует
х. Манский				
От д.№1081 (Дяченко Н.В.) до д.№7/2 (Шалдиев)	5	2	IV	не соответствует
От д.№7/2 (Шалдиев) до	3	1	V	не соответствует

д.№12/2 (Зайченко М.)				
От д.№32/2 (Чулков) до д. №36 (Шароварченко С.Г.)	3	1	V	не соответствует
От трассы до д.№2 (Аханов Н.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д.№5/2 (Исалиев Г.А.) до д. № 11/1 (Стрельцова В.Д.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д. №19/2 (Еремеева Р.С) до д. № 13/2 (Рыбкин А.П.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д.№26 (Макрушина С.) до д. №36 (Шароварченко С.В.)	3	1	V	не соответствует
х. Рубежный				
От д.№53/2 (Аликов В.В.) до медпункта д.№1110	6	2	IV	соответствует
От медпункта д.№1110 до д.№29/1 (Федосова Л.А.)	3	1	V	не соответствует
От пересечения дороги 4.1 до д.№16/1 (Панфилова М.М.)	3	1	V	не соответствует
От д.№16/1(Панфилова М.М.) до д.№18/2 (Гаджибалаев С.М.)	3	1	V	не соответствует
От д.№54/1 (Козадаев В.Н.) до д.№59 (Щербаков И.Н.)	3	1	V	не соответствует
От трассы Фролово-Камышин до дома животноводов ООО «Арчединское» №1087	3	1	V	не соответствует
От трассы Фролово-Камышин до д.№61 (Доценко К.И.)	3	1	V	не соответствует
От д. № 61 (Доценко К.И.) до д. №28 (Филатов В.В.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д. №53/2 (Аликов В.В) до д. №51/1 (Герасимов В.В.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д. №1/1 (Аликова Н.С.) до МТМ	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: отд. №37 (Пучин М.И.) до д. № 38	3	1	V	не соответствует
х. Арчедино-Чернушинский				
От д.№5/2 (МурадовАмирхан) до ГРПШ	3	1	V	не соответствует
От д.№31 (Ожерельев С.А.) до школы д.№1113	3	1	V	не соответствует
От д.№54/1 (Скориков И.А.) до д. №40	3	1	V	не соответствует

(Фостенко С.Л.)				
От поворота к ФАП до клуба	3	1	V	не соответствует
От д.№71 (Журбина Г.И.) до ГРПШ	3	1	V	не соответствует
От д.№13/2(Грязева А.М.) до окончания плотины пруда «Чернушинский»	3	1	V	не соответствует
От д.№59 (Федотов В.Н.) до д.№65/2 (Ахмедов Карим М.)	3	1	V	не соответствует
От д.№64 (Москвитина Н.А.) до д. №72 (Ахмедова Назира М)	3	1	V	не соответствует
От д.№14/1 (Бережнов И.С.) до д.№20 (Димитрова Н.Н.)	3	1	V	не соответствует
От трассы «Фролово-Камышин» к д.№20 (Димитрова Н.Н.) до балки за д.№40 (Фостенко С.Л.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: От д. №30 (ДеевойЕ.П.) до д. №37; проулок д. №26 (Ахмедов Камилжон А) до д. №34	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д.№68 (Матвеева В.Н.) до д. №49 (Ахмедов Равил М)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д. №13/2 (Грязева А.М.) до д. №51/1 (Привалова В.В.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д. № 55/1(Оздоева Н.В.) до д. №59/2 (Федотов В.Н.)	3	1	V	не соответствует
Хоз. проезд: от д. №55/2 (Карпов П.Н) до д. №65/1 (Ахмедов Мизам)	3	1	V	не соответствует
Дорога трасса Фролово-Камышин - х. Рубежный	6	2	IV	соответствует
х. Козлов – улица № 1	3	1	V	не соответствует

Технический паспорт дороги является документом технического состояния дорог и дорожных сооружений. Определяет фактическое состояние автомобильной дороги на протяжении всего срока ее службы. И служит для осуществления полномочий органами местного самоуправления для обеспечения безопасности дорожного движения и осуществления дорожной деятельности.

Бесхозяйные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день бесхозяйные автомобильные дороги в населенных пунктах поселения отсутствуют.

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

Развитие транспортной системы Арчединского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей.

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

Внешние транспортно-экономические связи муниципального образования с другими регионами осуществляются двумя видами транспорта–автомобильным и железнодорожным.

Автомобильный транспорт

В Арчединском сельском поселении зарегистрировано 290 автомобилей.

Уровень автомобилизации низкий и составляет 184 автомобиля на 1000 жителей (средний уровень автомобилизации в Волгоградской области составляет 320 автомобилей на 1000 жителей).

Железнодорожный транспорт

По территории Фроловского муниципального района проходит однопутная железнодорожная ветка Волгоград – Москва. К железнодорожной станции «Арчеда» г. Фролово, кроме главного пути примыкает ряд подъездных путей, обслуживающих предприятия города.

На территории Арчединского сельского поселения железная дорога не проходит. Расстояние до ближайшей железнодорожной станции «Арчеда» от п. Образцы составляет 35 км.

Водный транспорт

На территории Арчединского сельского поселения водный транспорт отсутствует.

Воздушный транспорт

Воздушные перевозки в Арчединском сельском поселении не осуществляются. Для воздушных перелетов население пользуется аэропортом г. Волгоград (аэропорт Гумрак), расположенном на расстоянии 163 км от сельского поселения.

1.4. Характеристика сети дорог Арчединского сельского поселения, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от

транспортно- эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Арчединского сельского поселения. В соответствии с ГОСТ Р52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V.

Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Таблица 4– Характеристика улично-дорожной сети Арчединского сельского поселения

№ п/п	Наименование дорог/улиц	Тип покрытия	Протяженность, м	Скорость движения, км/час	Плотность движения (число авт. на 1 км)	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки
			п. Образцы				
1	От здания пекарни д.№1035 до д.№117/2 (Котов В.Ф.)	асфальтовое	0,270	60	80	80	0,2
2	От д.№19/1(Бородин В.Н.) до пожарного поста д.№1023	асфальтовое	1,1	60	23	25	0,06
3	От д.№52/1(Блудилин А.А.) до д.№18/2 (Ковалева Е.И.)	асфальтовое	0,7	60	40	40	0,1
4	От перекрестка столовая д.№1012 до д.№99 (Карпов М.Н.)	асфальтовое	1,0	60	80	80	0,2
5	От д.№108 (Наумкин М.Д.) до д.№89/2 (Воронков В.Я.)	асфальтовое	0,1	60	70	70	0,18
6	От д.№70 (Тульчак М.А.) до д.№67/1 (Рябов Н.Н.)	асфальтовое	0,2	60	20	20	0,05
7	От д.№107/2 (Полякова Л.А.) перекресток до д.№86/2 (Красинских А.Д.)	асфальтовое	0,095	60	20	20	0,05
8	От д. №47/1 (Овчинников В.В) перекресток до д. №14/1 (Аюпова Е.Б.)	асфальтовое	0,2	60	80	80	0,2
9	От д.№52/1 (Блудилин А.А) перекресток до д.№7/1 (Сотников Ф.С.)	асфальтовое	0,2	60	80	80	0,2
10	От амбулатории д.№1008 перекресток до д.№88/1 (Красинских В.А)	асфальтовое	0,1	60	70	70	0,18
11	От д.№140 (Зуева И.Г.) перекресток до д.№151 (Филиппова Н.В)	асфальтовое	0,2	60	60	60	0,15
12	От д.№117/2 (Котов В.Ф.) перекресток до д.№98/1 (Зиновьев А.А.)	асфальтовое	0,1	60	80	80	0,2
13	От перекрестка до гаража для тракторов отд.5 д.№1020	асфальтовое	0,9	60	5	5	0,025

14	От пересечения дороги 1.13 до МТФ отд.3	асфальтовое	0,45	60	40	40	0,1
15	От перекрестка столовая д.№1012 до д. №60/2 (Коротков А.П.)	асфальтовое	0,15	60	80	80	0,2
16	От д.№118/1 (Родина Г.А.) до д.№122 (Кислов Н.В.)	щебеночное	0,2	60	40	40	0,1
17	От д.№100 (Колпаков В.В.) до д.№102 (Ибрагимов О.С.)	щебеночное	0,1	60	40	40	0,1
18	От д.№172/1 (Сиваев В.Н.) до д.№173 (Шестов А.А.)	щебеночное	0,1	60	40	40	0,1
19	От колбасного цеха д.№1029 до д.№150 (Колпаков А.Б.)	щебеночное	0,1	60	40	40	0,1
20	От д.№165 (Кочетова Е.А.) перекресток до д.№169 (Юмагулова К.И.)	щебеночное	0,12	60	5	5	0,025
21	От д.№147 (Карев И.А.) перекресток до административного здания д.№1010	грунтовое	0,15	60	40	40	0,1
22	От д.№141 (Шайнбергер В.И.) перекресток до д.№125/1 (Никитина М.И)	щебеночно-грунтовое	0,15	60	35	35	0,09
23	От д.№174 (Муртазинова Н.Н.) до д.№197 (Коротков В.А.)	грунтовое	1,0	60	40	40	0,1
24	От пересечения дороги 1.1 до пересечения дороги 1.2 (двухэтажные дома)	грунтовое	0,14	60	40	40	0,1
25	От д.№140 (Зуева И.Г.) до подстанции	грунтовое	0,238	60	10	10	0,03
26	От д. №80/1 (Баннова Е.Ф.) переулок до поворота на кладбище	грунтовое	0,333	60	25	25	0,06
27	От д. № 60/2 (Коротков А.П.) переулок до конца плотины	грунтовое	0,236	60	50	50	0,13
28	От плотины до конца мусульманского кладбища	грунтовое	1,130	60	9	10	0,03
29	Хоз. проезд: от д.№149 (Тихонов Г.В.) до д. № 154/2	грунтовое	0,284	60	10	10	0,03
30	Хоз. проезд: от д.№108 (Ткаченко Е.) до д.№117/2 (Котов В.Ф.)	асфальтовое	0,394	60	10	10	0,03

31	Хоз. проезд: от д.№118/1 (Родина Г.А.) до д.№122 (Кислов Н.В)	грунтовое	0,250	60	10	10	0,03
32	Проезд (от окончания плотины пруда «Хохлацкий» (с восточной стороны) до жилого строения)	грунтовое	0,241	60	10	10	0,03
33	Переулок (д. № 209/2 Куропаткин В.Г. до д. № 210/1 Готшалкас В.И.)	грунтовое	0,139	60	25	25	0,06
34	Проезд с западной стороны филиала Шуруповскогодет.сада «Дюймовочка» дет.сада «Солнышко» № 1004	асфальт	0,148	60	40	40	0,1
35	Проезд от начала ГТС пруда «Центральный» до д. № 195	грунтовое	0,409	60	0	0	0
36	Хоз. проезд от д. № 52/1 (Блудилин А.А.) до д. № 57/2 (Коваленко Р.С.)	грунтовое	0,407	60	10	10	0,03
37	Хоз.проезд от д. № 69/2 (Куропаткина М.Ф.) до д. № 60/1 (Козлов А.А.), от д.№ 86/2 до д. № 84/2, до д. № 82/2, д. № 103/1	грунтовое	0,834	60	10	10	0,03
38	Проезд от д. № 201/1 (Серикова Р.Ш.) до д. № 199	грунтовое	0,134	60	10	10	0,03
39	Хоз. проезд от д. № 169 (Юмагулова К.И.) до д. № 166	грунтовое	0,140	60	10	10	0,03
40	Хоз.проед от д. № 172/1 (Сиваев В.Н.) до д. № 173	грунтовое	0,283	60	10	10	0,03
41	Проезд от поворота на нефтебазу (ООО «Арчединское») до окончания ограждения центр.тока (ООО «Арчединское»)	асфальтовое	0,285	60	40	40	0,1
42	Хоз.проезд от д. № 81 (Доценко И.А.) до д. № 71/2	грунтовое	0,613	60	20	20	0,05
43	Внутриквартальный проезд (многоквартирные дома)	грунтовое	0,407	60	25	25	0,06
44	Проезд от дома № 122 (Кислов Н.В.) до д. № 102 (Ибрагимов О.С.) с западной стороны	грунтовое	0,135	60	10	10	0,03
45	**Дорога (внутрипоселковая) х.Манский** От моста до машинотракторной мастерской д.№1075	асфальтовое	1,361	60	37	50	0,13
46	**Дорога (внутрипоселковая) х.Манский**						

47	От д.№1081 (Дяченко Н.В.) до д.№7/2 (Шалдиев)	асфальтовое	0,3	60	20	20	0,05
48	От д.№7/2 (Шалдиев) до д.№12/2 (Зайченко М.А.)	щебеночное	0,25	60	15	15	0,04
49	От д.№32/2 (Чулков) до д. №36 (Шароварченко С.Г.)	щебеночно-грунтовое	0,2	60	10	10	0,03
50	От трассы до д.№2 (Аханов Н.)	грунтовое	0,376	60	15	15	0,04
51	Хоз. проезд: от д.№5/2 (Исалиев Г.А.) до д. № 11/1 (Стрельцова В.Д.)	грунтовое	0,481	60	10	10	0,03
52	Хоз. проезд: от д. №19/2 (Еремеева Р.С) до д. № 13/2 (Рыбкин А.П.)	грунтовое	0,337	60	10	10	0,03
53	Хоз. проезд: от д.№26 (Макрушина С.) до д. №36 (Шароварченко С.В.)	грунтовое	0,348	60	10	10	0,03
54	**Дорога (внутрипоселковая) х.Рубежный**						
55	От д.№53/2 (Аликов В.В.) до ФАП д.№1110	асфальтобетонное	0,65	60	40	40	0,1
56	От ФПА д.№1110 до д.№29/1 (Федосова Л.А.)	щебеночное	0,3	60	20	20	0,05
57	От пересечения дороги 4.1 до д.№16/1 (Панфилова М.М.)	щебеночное	0,1	60	15	15	0,04
58	От д.№16/1(Панфилова М.М.) до д.№18/2 (Гаджибалаев С.М.)	грунтовое	0,2	60	10	10	0,03
59	От д.№54/1 (Козадаев В.Н.) до д.№59 (Щербаков И.Н.)	грунтовое	0,1	60	10	10	0,03
60	От трассы Фролово- Камышин до дома животноводов ООО «Арчединское» №1087	щебеночное	0,900	60	14	14	0,04
61	От трассы Фролово- Камышин до д.№61 (Доценко К.И.)	грунтовое	2,322	60	10	25	0,06
62	От д. № 61 (Доценко К.И.) до д. №28 (Филатов В.В.)	грунтовое	2,190	60	2	5	0,02
63	Хоз. проезд: от д. №53/2 (Аликов В.В) до д. №51/1 (Герасимов В.В.)	грунтовое	0,294	60	10	10	0,03
64	Хоз. проезд: от д. №1/1 (Аликова Н.С.) до	грунтовое	1,180	60	9	10	0,03

	МТМ						
65	Хоз. проезд: отд. №37 (Пучин М.И.) до д. № 38	грунтовое	0,213	60	10	5	0,03
66	**х. Арчедино-Чернушинский**						
67	От д.№5/2 (МурадовАмирхан) до ГРПШ	щебеночное	0,1	60	15	15	0,04
68	От д.№31 (Ожерельев С.А.) до школы д.№1113	щебеночное	0,23	60	15	15	0,04
69	От д.№54/1 (Скориков И.А.) до д. №40 (Фостенко С.Л.)	грунтовое	1,100	60	18	20	0,05
70	От поворота к ФАП до клуба	грунтовое	0,150	60	40	40	0,1
71	От д.№71 (Журбина Г.И.) до ГРПШ	грунтовое	0,800	60	15	15	0,04
72	От д.№13/2(Грязева А.М.) до окончания плотины пруда «Чернушинский»	грунтовое	1,000	60	10	10	0,03
73	От д.№59 (Федотов В.Н.) до д.№65/2 (Ахмедов Карим М.)	грунтовое	0,170	60	10	10	0,03
74	От д.№64 (Москвитина Н.А.) до д. №72 (Ахмедова Назира М)	грунтовое	0,200	60	15	15	0,05
75	От д.№14/1 (Бережнов И.С.) до д.№20 (Димитрова Н.Н.)	грунтовое	0,550	60	10	10	0,03
76	От трассы «Фролово-Камышин» к д.№20 (Димитрова Н.Н.) до балки за д.№40 (Фостенко С.Л.)	грунтовое	0,600	60	5	5	0,03
77	Хоз. проезд: От д. №30 (ДеевойЕ.П.) до д. №37; проулок д. №26 (Ахмедов Камилжон А) до д. №34	грунтовое	0,497	60	10	10	0,03
78	Хоз. проезд: от д.№68 (Матвеева В.Н.) до д. №49 (Ахмедов Равил М)	грунтовое	0,226	60	10	10	0,03
79	Хоз. проезд: от д. №13/2 (Грязева А.М.) до д. №51/1 (Привалова В.В.)	грунтовое	0,247	60	10	10	0,03
80	Хоз. проезд: от д. № 55/1(Оздоева Н.В.) до д. №59/2 (Федотов В.Н.)	грунтовое	0,185	60	10	10	0,03
81	Хоз. проезд: от д. №55/2 (Карпов П.Н) до д.	грунтовое	0,200	60	10	10	0,03

	№65/1 (Ахмедов Мизам)						
82	**Дорога трасса Фролово- Камышин-х.Рубежный**	асфальтобетонное	0,6	60	110	110	0,28
83	**Дорога х. Козлов – улица № 1**	грунтовое	1,387	60	18	25	0,06
	Всего по поселению:		**35,204**				

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери

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

Негативные воздействия на окружающую среду при эксплуатации автомобилей:

– потребление топлива, выделение вредных выхлопных газов;
– продукты истирания шин и тормозов;
– шумовое загрязнение окружающей среды;
– материальные и человеческие потери в результате транспортных аварий.

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

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

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

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

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

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

Еще одним фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др.

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

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

1. Сектор общественных финансов:

- расходы дорожных служб на ликвидацию последствий ДТП.
- расходы пенсионного фонда РФ (пособия по потере кормильца, пенсии по инвалидности, выплаты на погребение, ежемесячные денежные выплаты).
- расходы фонда социального страхования РФ (расходы на реабилитацию пострадавших, оплата больничного листа, выплаты на погребение, недополученная часть налоговых поступлений с единого социального налога).
- расходы фонда обязательного медицинского страхования РФ.

2. Рыночный сектор:

- потери вследствие повреждения транспортных средств и грузов,
- издержки, связанные с простоем ремонтируемых транспортных средств,
- неустойки, связанные с невыполнением договорных обязательств,
- потери доходов в связи с не укомплектованностью штата, из-за временной нетрудоспособности или гибели работника.

3. Сектор домашних хозяйств:

- потери вследствие повреждения транспортных средств и имущества,
- потери заработной платы пострадавшего в ДТП,
- расходы на платные медицинские услуги,
- дополнительные расходы на медицинскую реабилитацию.

Оценка качества содержания дорог

В связи с недостаточным финансированием расходов на дорожное хозяйство в бюджете Арчединского сельского поселения, эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети, в связи с

необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

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

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

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

Уровень автомобилизации в сельском поселении составляет 184 автомобиля на 1000 жителей.

Анализ обеспеченности объектами транспортного обслуживания

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

- автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. На территории сельского поселения АЗС отсутствуют. Строительство их не рационально.
- станции технического обслуживания (СТО) автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей. На территории сельского поселения СТО отсутствуют. На расчетный срок строительство СТО не рационально;

- парковочные места следует проектировать из расчета 25 машино-мест на 1000 жителей. На территории Арчединского сельского поселения парковочные места отсутствуют.

Коллективные крытые стоянки в населённых пунктах Арчединского сельского поселения отсутствуют. Хранение личного транспорта преимущественно осуществляется на приусадебных земельных участках граждан.

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

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

В границах населённых пунктов обеспечение населения общественным пассажирским транспортом не организовано. Организовано движение автобусного маршрута, связывающего территорию Арчединского сельского поселения с районным центром - г. Фролово. Автостанция в муниципальном образовании отсутствует.

На территории поселения имеются автобусные остановки:

- п. Образцы - 1 шт;
- х. Рубежный- 1 шт;
- х. Манский- 1 шт;
- х. Арчедино-Чернушинский- 1 шт.

Таблица 5 - Маршруты пассажирского транспорта

п/п	Исходный и конечный пункт	Протяжённость (км. двойного пути)	Кол-во рейсов
1	х. Арчедино-Чернушинский - х. Рубежный- п. Образцы- х. Манский - г. Фролово	112 км	1 рейс 3 раза в неделю

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В Арчединском сельском поселении пешеходные тротуары и велосипедные дорожки отсутствуют. Движение организовано в местах общего пользования в неорганизованном порядке.

До 2040 года планируется строительство пешеходных тротуаров (х. Арчедино – Чернушинский); строительство велосипедных дорожек не планируется, в связи с отсутствием финансирования.

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

Грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети муниципального образования, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение дорожно-транспортных происшествий. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагается по региональной дороге"Р-22 "Каспий" автомобильная дорога М-4 "Дон" - Тамбов - Волгоград - Астрахань" - Фролово - Ольховка - Липовка - автомобильная дорога Р-228 "Сызрань - Саратов - Волгоград".

Количество транспортных средств, осуществляющих механическую уборку дорог в сельском поселении (посыпка противогололедными средствами, песком), по состоянию на 01.01.2023 используется 1 единица техники. В случае неблагоприятных погодных условий, в частности обильного снегопада, требуется дополнительная единица техники. Дополнительная техника используется на договорной основе.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие всем формам собственности на территории поселения, составляет 26 единиц техники, что составляет 9 % от общего количество автомобилей в поселении. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится собственным транспортом, а в случае необходимости привлеченным.

МУП «Образцы»Арчединского сельского поселения» своих транспортных средств не имеет.

При использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются муниципальные контракты.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (розливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части поселения, где проходит автомобильная дорога регионального значения.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью необходимо постоянно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Несмотря на то, что на территории Арчединского сельского поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями, по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Волгоградской области, являются:

- несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям,
- нарушение скоростного режима,
- нарушение правил обгона,
- нарушение правил дорожного движения пешеходами.

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

В рамках реализации Программы Арчединского сельского поселения на аварийно-опасных участках необходимо устанавливать дорожные знаки в соответствии с выданными предписаниями органами надзора. Схема установки

новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

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

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Загрязнение атмосферы

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (O3)) приводят к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума

Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт служит главным источником бытового шума. На территории Арчединского сельского поселения

используется только автомобильный транспорт. Уровень автомобилизации Арчединского сельского поселения низкий.

Снижение двигательной активности

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

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

1.11.Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения

Основными приоритетами развития транспортного инфраструктуры сельского поселения должны стать:

<u>В первую очередь:</u>

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети.

<u>На расчётный срок:</u>

- дальнейшая интеграция в транспортную инфраструктуру Арчединского сельского поселения;
- упорядочение улично-дорожной сети в поселении, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство пешеходных пространств (зоны отдыха, тротуары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

– Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

- Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Генеральный план Арчединского сельского поселения Фроловского района.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Волгоградской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Таблица 6

Наименование бюджета	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022г.
	руб.			
Средства бюджета муниципального образования	411,2	581,9	954,7	1785,4
Средства регионального бюджета	0	0	100,0	450,0
Средства федерального бюджета	457,5	0	0	
Средства внебюджетных источников	0	0	0	

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогноз численности населения Арчединского сельского поселения

В связи с тем, что численность населения с 2020 года до 2023 года снизилась на 125 человек, то в связи с этим принимаем численность населения Арчединского сельского поселения без изменения, 1529 человек.

Объемы планируемого жилищного строительства

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

Расчетное количество новых единиц жилищного фонда определяется отношением численности прироста населения к среднему размеру семьи (условный коэффициент семейности – 3,5).

Таблица 7- Перспективный объем жилищного фонда

п/п	Показатели	Единица измерения	Расчетный срок (2040 г)
1	Жилищный фонд, всего	тыс. $м^2$	35,5
2	Население	чел.	1575
3	Жилищная обеспеченность	$м^2$/чел	22,5
4	Убыль жилого фонда	тыс. $м^2$	-
5	Сохраняемый существующий жилищный фонд	тыс. $м^2$	34,0
6	Новое строительство	тыс. $м^2$	1,5

Объемы прогнозируемого выбытия из эксплуатации объектов социальной инфраструктуры.

Выбытие из эксплуатации существующих объектов социальной инфраструктуры в Арчединском сельском поселении не планируется.

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

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Арчединского сельского поселения не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные

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

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не несет существенных изменений. Основным видом транспорта остается - автомобильный.

Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории Поселения отсутствует.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения отсутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89»

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время Поселение не обеспечено станциями технического обслуживания.

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

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса.

Таблица 8

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2040 года

Наименование показателя	**2021 (базовый год)**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027-2040**	**Примечание**
Автомобильный транспорт								
Число автомобилей	290	291	292	293	294	295	309	Увеличение численности автомобилей в связи с улучшением качества жизни населения
Число остановочных площадок	4	4	4	4	4	5	5	п. Образцы, х. Рубежный, х. Манский, х. Арчедино-Чернушинский
Число пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	0	0	0	0	0	0	1	х. Арчедино-Чернушинский
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	0	0	0	0	1	0	0	Мероприятия не планируются
Парковочное пространство, мест	0	0	0	0	0	0	5	Мероприятия не планируются
Число автостанций (60 пассажиров)	0	0	0	0	0	0	0	Мероприятия не планируются
Авиационный транспорт								
Число вертолетных площадок	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется
Число аэропортов	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется
Водный транспорт								
Число причалов	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется
Железнодорожный транспорт								
Число станций	0	0	0	0	0	0	0	Строительство не планируется

2.4. Прогноз развития дорожной сети

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

- увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям;
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожного фонда;
- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период, отставание в выполнении ремонтных работ сети автомобильных дорог общего пользования и достижение запланированных в Программе величин показателей.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Таблица 9 - Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2040 года

Наименование показателя	2021 (базовый год)	2022	2023	2024	2025	2026	2027-2040
Число автомобилей всего, в т.ч	290	291	292	293	294	295	309
легковые	264	265	266	267	268	269	283
грузовые	26	26	26	26	26	26	26

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке.

К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется (таблица 4).

Существующий уровень автомобилизации в Арчединском сельском поселении составляет 184машин / 1000 жителей.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2023г. до 2040 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

По характеру производственной деятельности предприятия, эксплуатирующие грузовые автотранспортные средства, подразделяются на 3 группы:

1.автопредприятия подотрасли «Автомобильный транспорт» (специализированные), для которых перевозки грузов на коммерческой основе являются основным видом их деятельности;

2.предприятия других отраслей экономики (ведомственный транспорт), которые осуществляют перевозки грузов, связанных с технологическим процессом производства;

3.предприятия индивидуальных предпринимателей, занимающиеся коммерческими перевозками грузов.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В Арчединском сельском поселении в 2022 году зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествий.

<u>В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:</u>

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

– недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
– несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации , необходимо:

– создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов Поселения;
– повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
– повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения - благоприятный.

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

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

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции,

ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, было разработано 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1(базовый), вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Арчединского сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и

пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Нормативные межремонтные сроки
по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог

Таблица 18

Вид работ и тип покрытия	Категории дорог				
	I	II	III	IV	V
Капитальный ремонт	14	12	12	10	10
Ремонт с асфальтобетонным покрытием	4	4	6	6	8
Ремонт с переходным типом покрытия	-	-	4	6	8

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Арчединского сельского поселения, а также внебюджетные источники.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий,

проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы, формируется администрацией Арчединского сельского поселения, по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируются.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования не планируются.

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

Таблица 11

Наименование мероприятия программы	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
-	-	-	-

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 12

Наименование мероприятия программы	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
Строительство тротуаров х. Арчедино-ЧернушинскийL=3000 м	2027-2040	2000,0 тыс. руб.	Администрация Арчединского сельского поселения Фроловского района

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта отсутствуют.

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Арчединского сельского поселения

Таблица 13 - Мероприятия по развитию сети дорог

Наименование мероприятия программы	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
Текущий ремонт уличной сети п. Образцы (121м) L=65 м	2023	1074,0	Администрация Арчединского сельского поселения Фроловского района
Текущий ремонт уличной сети (39,3м.)	2023	407,1	
Текущий ремонт подъезда к х. Манский	2023	1 000,0	
Отсыпка щебнем дорог п. Образцы L=550 м	2024 - 2025	1265,0	
Отсыпка щебнем дорог п. Образцы L=1147 м	2026	1 315,6	
Капитальный ремонт уличной сети п. Образцы L=200 м	2027	1 368,22	
Отсыпка щебнем дорог х. Рубежный L=400 м			
Строительство Капитальный ремонт внутриквартальных проездов в многоквартирных 2-х этажных жилых домах п. Образцы L=410 м	2028	1 395,585	

Отсыпка щебнем дорог х. Арчедино-ЧернушинскийL=1000 м	2029	1 422,95	
Капитальный ремонт уличной сети	2030	1 479,87	
Капитальный ремонт уличной сети	2031	1 539,07	
Капитальный ремонт уличной сети	2032	1 600,63	
Капитальный ремонт уличной сети	2033	1 664,65	
Капитальный ремонт уличной сети	2034	1 731,24	
Капитальный ремонт уличной сети	2035	1 800,49	
Капитальный ремонт уличной сети	2036	1 872,51	
Капитальный ремонт уличной сети	2037	1 947,41	
Капитальный ремонт уличной сети	2038	2 025,31	
Капитальный ремонт уличной сети	2039	2 106,32	
Капитальный ремонт уличной сети	2040	2 190,57	

Мероприятия по развитию инфраструктуры объектов автомобильного транспорта

Таблица 14

Наименование мероприятия программы	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
-	-	-	-

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

Таблица 15

Наименование мероприятия программы	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
Установка ограждения около "Образцовской СШ"	2023	200,0	Администрация Арчединского сельского поселения Фроловского района

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Данные мероприятия в Арчединском сельском поселении не планируются.

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

Данные мероприятия в Арчединском сельском поселении не планируются.

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

Таблица 16

Наименование мероприятия программы	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
Проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры	-	0,00	-

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

Таблица 17

Мероприятия	Финансирование на 2023-2040 гг., тыс. руб.			
	Областной бюджет	Районный бюджет	Бюджет МО	Внебюд.
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:	-	-	-	-
Авиационный транспорт	-	-	-	-
Речной транспорт	-	-	-	-
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов			-	-
Мероприятия по развитию инфраструктуры объектов автомобильного транспорта	-	-	-	-
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	-	-	2 000,0	-
Мероприятия по развитию сети дорог, в. т.ч	**-**	**-**	**29 206,525**	**-**
строительство дорог	-	-	-	-
ремонт дорог	-	-	29 206,525	-
Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	-	-	200,0	-
Мероприятия по обустройству автомобильной стоянки	-	-	-	-
Мероприятия по мониторингу	-	-	-	-
Всего	**0,0**	**0.0**	**31 406,525**	**0.0**

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

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Арчединского сельского поселения на 2023 - 2040 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

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

Таблица 18

Мероприятия	Наименование индикатора	2022 (Базовый год)	2023	2024	2025	2026	2027-2040
а) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	Число транспортно-пересадочных узлов	0	0	0	0	0	0
	Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед.	312	312	312	312	312	312
	Число остановочных площадок	4	4	4	4	4	4

б) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Парковочное пространство, мест	0	0	0	0	0	0
в) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;	Число мест стоянок большегрузного транспорта	0	0	0	0	0	0
г) мероприятия по развитию сети дорог поселения	Развитие улично-дорожной сети, км	35,204	35,204	35,204	35,204	35,204	35,204
д) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	Число зарегистрированных ДТП	0	0	0	0	0	0
	Количество светофорных объектов Т7 на УДС, шт.	1	1	1	1	1	1
	Количество нанесенной дорожной разметки, $м^2$	н/д	н/д	-	-	-	-
	Количество установленных дорожных знаков, ед	43	55	55	55	55	55

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

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

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

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Волгоградской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд;

2) условий, порядка и правил утвержденных федеральными, региональными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с утвержденным планом.

Муниципальная программа утверждается постановлением Администрации сельского поселения. Плановые мероприятия соответствуют утвержденным бюджетным назначениям на очередной финансовый год и плановый периоды..

Ответственный исполнитель:

- обеспечивает разработку муниципальной программы и утверждение в установленном порядке проекта постановления Администрации сельского поселения об утверждении муниципальной программы;
- формирует в соответствии с методическими рекомендациями структуру муниципальной программы, а также перечень участников муниципальной программы;
- занимается организацией заключения муниципальных контрактов, контролирует реализацию муниципальной программы, вносит предложения Главе сельского поселения об изменениях муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы, а также конечных результатов ее реализации;
- подготавливает отчет о реализации муниципальной программы по итогам года.

Участник муниципальной программы:

- осуществляет реализацию мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в рамках своей компетенции;
- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы соответствующих организаций;
- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки отчетов об исполнении плана реализации и отчета о реализации муниципальной программы по итогам года в срок до 15 января года, следующего за отчетным.
- Администрация сельского поселения как участник муниципальной программы представляет в Администрацию Фроловского муниципального района отчет о получении и использовании выделенных межбюджетных трансфертов для софинансирования расходных обязательств, возникающих при выполнении полномочий органов местного самоуправления по вопросам местного значения .
- Предоставляет ежегодный отчет о достижении показателей эффективности в срок до 15 февраля года, следующего за отчетным.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

КОНСТРУКЦИИ ОДЕЖД ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Общие указания

Проезжая часть улиц, дорог, площадей и проездов должна иметь одежду, соответствующую требованиям движения транспорта. Одежды проезжей части должны иметь покрытия, отвечающие санитарно-гигиеническим требованиям, и обеспечивать постоянный пропуск транспорта с расчетными скоростями и нагрузками, независимо от времени года и изменений водно-теплового режима.

Одежда обычно состоит из нескольких слоев: **покрытие** - верхний слой одежды, который может в свою очередь состоять из слоя износа, периодически возобновляемого в процессе эксплуатации, и собственно покрытия. Покрытие может состоять из одного слоя или двух: нижний служит как связывающий покрытие с основанием. Тип и состояние покрытия определяют транспортно-эксплуатационные и санитарно-гигиенические характеристики одежд.

Основные типы покрытий проезжей части приведены в табл.; **основание** - несущая часть одежды, обеспечивающая совместно с покрытием передачу нагрузок на подстилающий слой или непосредственно на грунт земляного полотна. Основание может состоять из одного или нескольких слоев, устраиваемых из условий обеспечения общей толщины одежды, установленной расчетом, и необходимости разделения на слои по условиям технологии производства работ;

подстилающий слой - нижний конструктивный слой одежды, выполняющий наряду с передачей нагрузок на земляное полотно, также другие функции, необходимые по местным условиям. В зависимости от этого назначения подстилающий слой может быть дренирующим, теплоизолирующим и т.п.

Основные типы покрытий проезжей части

Типы покрытий	Наименование покрытий
I. Усовершенствованные	
Капитальные	Цементно-бетонные и железобетонные (сборные и монолитные)
	Асфальтобетонные на прочных основаниях: цементно-бетонном, а также щебеночном и гравийном, укрепленных вяжущими материалами
	Мозаиковые мостовые на бетонных и каменных основаниях
	Брусчатые мостовые (с заполнением швов вяжущим) на основаниях: щебеночном, гравийном и грунто-щебеночном, укрепленных вяжущими материалами
Облегченные	***Из битумо-минеральных смесей, а также из холодного асфальта на основаниях: из щебня и шлака, не обработанных вяжущими материалами, а кроме того, на основаниях из грунта, укрепленного вяжущими материалами, грунто-щебня и гравийного материала***
	Обработанные органическими вяжущими щебеночные и гравийные на основаниях: щебеночном, гравийном, шлаковом, а также грунто-щебеночном и грунтовом, укрепленных вяжущими материалами
	Брусчатые мостовые на песчаном основании
II. Переходные	Грунт - асфальтовые
	Щебеночные, гравийные и шлаковые с поверхностной обработкой вяжущими материалами
	Грунто-щебеночные и грунто-гравийные, обработанные вяжущими материалами
	Грунтовые, укрепленные вяжущими материалами
	Мостовые из булыжного и колотого камня
III. Простейшего типа	Грунтовые, улучшенные минеральными материалами
	Гравийные, щебеночные и шлаковые

В отдельных случаях, главным образом в одеждах с покрытиями переходных и тем более простейших типов, число конструктивных слоев может быть меньшим и даже доходить до одного, предназначенного для выполнения всех функций одежды проезжей части. Конструкцию одежды и тип покрытия проезжей части назначают с учетом перспективной интенсивности и состава движения, категории улицы, дороги или площади (табл.), климатических условий, наличия дорожно-строительных материалов, возможных сроков службы одежд и других местных условий.

Рекомендуемые типы покрытий проезжей части

Наименование улиц и дорог	Типы покрытий проезжей части
Скоростные дороги Магистральные улицы: общегородского значения	Усовершенствованные капитальные
районного значения	Усовершенствованные капитальные и облегченные
Улицы и дороги местного движения:	
жилые	***Усовершенствованные облегченные и переходные***
промышленных и складских районов	Усовершенствованные капитальные, облегченные и переходные
проезды	Усовершенствованные облегченные и переходные
Площади	Усовершенствованные капитальные и облегченные
Автомобильные стоянки	Усовершенствованные облегченные

Правильность выбора конструкций одежды проезжей части обосновывают технико-экономическими расчетами и проверкой на прочность.

В каждом отдельном случае должна быть учтена целесообразность стадийного повышения транспортно-эксплуатационных качеств одежды.

Таблица 1.1 Расчетные параметры уличной сети в пределах сельского поселения.

Категория сельских улиц и дорог	**Основное назначение**	**Расчетная скорость движения, км/ч**	**Ширина полосы движения, км/ч**	**Число полос движения**	**Ширина пешеходной части тротуара, м**
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2-3	1,5-2,25
Улица в жилой застройке:					
основная	Связь внутри жилых территорий с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0-1,5
Второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75-3,0	1	0-1,0
Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Категории автомобильных дорог

Таблица 1.*2* Основные технические характеристики

Параметры элементов дорог	Авто**магис траль**	Ско**ростная дорога**	Автомобильные дороги обычного **типа (не скоростная дорога) категории**					
	IA	**IБ**	**IВ**	**II**		**III**	**IV**	**V**
Общее число полос движения, шт.	4 и более	4 и более	4 и более	4	2	2	2	1
Ширина полосы движения, м	3,75	3,75	3,75	3,5	3,75	3,5	3	4,5
Ширина обочины, м	3,75	3,75	3,75	3	3	2,5	2	1,75
Ширина краевой полосы у обочины, м	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	0,5	0,5	—
Ширина укрепленной части обочины, м	2,5	2,5	2,5	2	2	1,5	1	—
Наименьшая ширина центральной разделительной полосы без дорожных ограждений, м	6	6	5	5	—			
Наименьшая ширина центральной разделительной полосы с ограждением по оси дороги, м	2 м + ширина ограждения							
Ширина краевой полосы безопасности у разделительной полосы, м	1							

Примечания.

1. Ширина полосы безопасности входит в ширину разделительной полосы, а ширина краевой полосы — в обочину.

2. Ширину обочин на особо трудных участках - горной местности; участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям; а также в местах с переходно-скоростными полосами и с дополнительными полосами, на подъем при соответствующем технико-экономическом обосновании с разработкой мероприятий по организации и безопасности движения допускается уменьшать до 1,5 м для автомобильных дорог категорий IБ, IВ и II и до 1,0 м — для дорог остальных категорий.

3. Ограждения на обочинах дорог располагают на расстоянии не менее 0,50 м и не более 0,85 м от бровки земляного полотна в зависимости от жесткости конструкции дорожных ограждений.

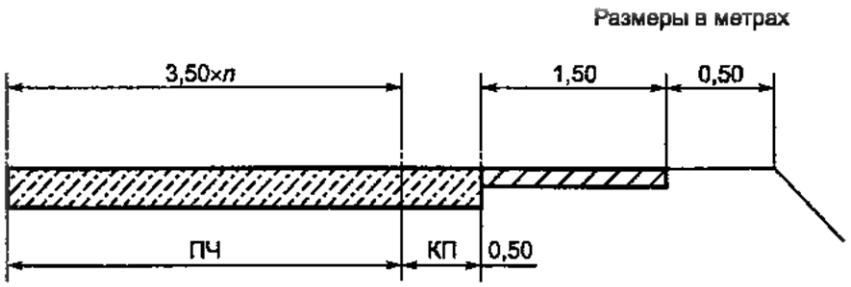

Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории III без ограничений
ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины

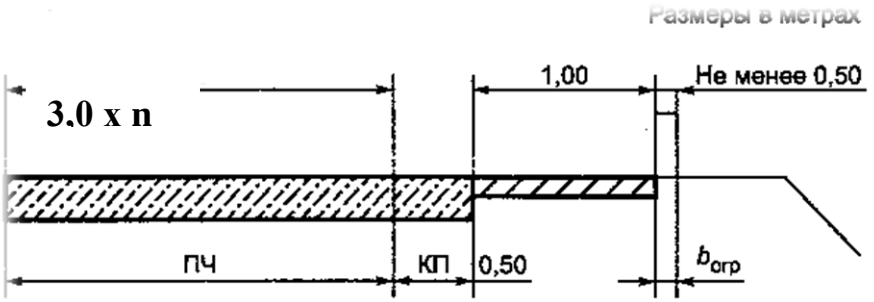

Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории IV с ограничениями
ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины, $b_{огр}$ — ширина ограждения с учетом требований ГОСТ 23457

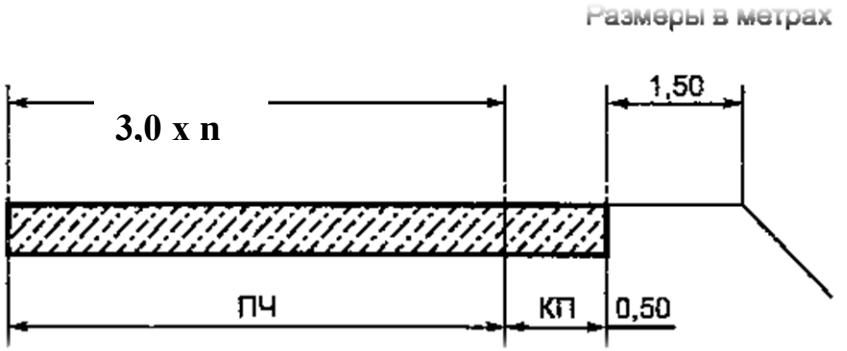

Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории IV без ограничений
ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины.

Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории V

ПЧ — проезжая часть, ОБ — обочина.

- Краевые полосы у обочин и полосы безопасности на разделительной полосе должны иметь дорожную одежду такой же прочности, что и проезжая часть.
- Укрепленная часть обочины за пределами краевой полосы на дорогах категорий I—IV должна иметь дорожную одежду с покрытием из каменного материала, обработанного вяжущим материалом. Прочность дорожной одежды должна быть достаточной для недопущения остаточных деформаций от стоящего автомобиля с расчетной нагрузкой на ось.
- Обочины автомобильных дорог предназначаются для временного размещения неисправных или поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях автомобилей. Для остановок и стоянок автомобилей должны быть предусмотрены стояночные полосы на поверхности земляного полотна, отделенные от проезжей части ограждениями или разделительным островком, или площадки для остановок и стоянок автомобилей за пределами земляного полотна. Расстояние между стояночными полосами и площадками для стоянок должно назначаться в соответствии с нормами проектирования.
- Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине полос движения основной проезжей части.
- Ширину обочин автомобильных дорог в местах устройства переходно-скоростных полос и дополнительных полос на подъем:
  для дорог категорий IA, IБ, IВ допускается уменьшать до 1,5 м;
  для дорог остальных категорий — до 1,0 м;
  грунтовая часть таких обочин должна быть 0,50 — 0,85 м, в зависимости от жесткости ограждений, остальная часть обочины должна иметь укрепление, соответствующее категории дороги.

- При устройстве дополнительных полос движения на подъем их ширину следует принимать равной ширине полосы основной проезжей части.

- На дорогах категории V с однополосной проезжей частью следует предусматривать устройство разъездов, расстояние между которыми определяется в соответствии с нормами проектирования.

- Ширину разделительной полосы на участках дорог, проложенных по ценным землям, на особо трудных участках дорог в горной местности, на больших мостах, а также при прохождении дорог в застроенных районах и в других обоснованных случаях допускается уменьшать до ширины, равной ширине полосы для установки ограждений плюс 1 м с каждой стороны.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

МЕТОДИКА
ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ
МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Методика оценки эффективности реализации муниципальной программы определяет алгоритм оценки результативности и эффективности подпрограмм, входящих в состав муниципальной программы, в процессе и по итогам ее реализации.

В случае превышения фактически привлеченных средств из внебюджетных источников на 30 процентов и более, внебюджетное планирование на этапе разработки муниципальной программы признается неэффективным. И при определении эффективности реализации муниципальной программы приравнивается к его плановому объему.

В случае превышения фактического значения показателя на 20 процентов и более, от планового его планирование на этапе разработки муниципальной программы признается неэффективным. И при определении результативности фактическое значение показателя приравнивается к его плановому значению.

Эффективность реализации муниципальной программы определяется как оценка эффективности реализации мероприятий и достижения запланированных целевых значений показателей.

Под результативностью понимается степень достижения, запланированного уровня нефинансовых результатов реализации подпрограмм.

Результативность определяется отношением фактического результата к запланированному результату на основе проведения анализа реализации муниципальной программы.

Для оценки результативности муниципальной программы должны быть использованы плановые и фактические значения соответствующих целевых показателей.

Индекс результативности муниципальной программы определяется по формулам:

$$I_р = \sum (M_п \times S), \text{ где}$$

$I_р$ - индекс результативности муниципальной программы;
S - соотношение достигнутых и плановых результатов целевых значений показателей. Соотношение рассчитывается по формуле:

$$S = Rф / Rп \quad -$$

в случае использования показателей, направленных на увеличение целевых значений;

$$S = Rп / Rф \quad -$$

в случае использования показателей, направленных на снижение целевых значений, где
Rф - достигнутый результат целевого значения показателя;
Rп - плановый результат целевого значения показателя;
Мп - весовое значение показателя (вес показателя), характеризующего муниципальную программу, которое рассчитывается по формуле:

$$Мп = 1/ N, \text{ где}$$

N - общее число показателей, характеризующих выполнение муниципальной программы.

Под эффективностью понимается отношение затрат на достижение (фактических) нефинансовых результатов реализации муниципальной программы к планируемым затратам муниципальной программы.

Эффективность муниципальной программы определяется по индексу эффективности.

Индекс эффективности муниципальной программы определяется по формуле:

$$Iэ = (Vф \times Iр) / Vп \text{ , где}$$

Iэ - индекс эффективности муниципальной программы;

Vф - объем фактического совокупного финансирования муниципальной программы;

Iр - индекс результативности муниципальной программы;

Vп - объем запланированного совокупного финансирования муниципальной программы.

По итогам проведения анализа индекса эффективности дается качественная оценка эффективности реализации муниципальной программы:

(I) наименование индикатора - индекс эффективности подпрограмм (диапазоны значений, характеризующие эффективность муниципальной программы, перечислены ниже).

Значение показателя:

$$Iэ > 1,0.$$

Качественная оценка реализации муниципальной программы: эффективная.

Значение показателя:

$$0,8 \leq Iэ < 1,0.$$

Качественная оценка реализации муниципальной программы: удовлетворительная.

Значение показателя:

$$I < 0,8.$$

Качественная оценка реализации муниципальной программы:
низкоэффективная.