

Приложение

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации
Лебяжского муниципального округа

от 12.02.2025 № 80

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ЛЕБЯЖСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА
КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ
на период 2025-2034 г.**

2025 г.

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.
- Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого

обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

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

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с

нормативами градостроительного проектирования;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

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

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно- плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа Кировской области на период до 2034 года
------------------------	---

<p>Основание для разработки программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; - Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Генеральный план Лебяжского муниципального округа на период до 2034 года; - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
<p>Разработчик Программы</p>	<p>Администрация Лебяжского муниципального округа 613500, Кировская область, пгт Лебяжье, ул.Комсомольская, д.5</p>
<p>Цели и задачи программы</p>	<p><i>Цель программы:</i> Создание сбалансированной транспортной инфраструктуры муниципального образования, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, комфортность передвижения, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.</p> <p><i>Задачи программы:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Развитие улично-дорожной сети Лебяжского муниципального округа; 2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры; 3. Повышение доступности и качества транспортных услуг; 4. Обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения на территории Лебяжского муниципального округа.
<p>Целевые показатели (индикаторы) реализации программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Качество транспортной инфраструктуры 1. Общая протяженность дорог – всего, км 2. Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям, км - Доступность транспортной инфраструктуры - доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, %; - количество маршрутов, имеющих регулярное автобусное сообщения с административным центром муниципального округа, шт.

<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог. 3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги. 4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. 5 Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения. 6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.
--	--

Срок и этапы реализации программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2025 – 2034 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p> <p>Этапы реализации программы:</p> <p>I этап: 2025-2029гг;</p> <p>II этап: 2030-2034гг.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Объем финансирования Программы составляет в 2025-2034 годах – 77 292,5 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2025-2034 годах, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Финансовое обеспечение Программы на период 2025-2034 годы предусматривается за счет средств федерального бюджета, бюджета Кировской области, бюджета муниципального образования и внебюджетных источников;</p> <p>финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется в пределах средств, предусмотренных муниципальными программами</p>

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Анализ положения Кировской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Лебяжского муниципального округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Краткая характеристика Кировской области.

Кировская область — субъект Российской Федерации. Входит в состав Приволжского федерального округа.

Относится к Волго-Вятскому экономическому району.

Территория области составляет 120,4 тыс. кв.км. Численность населения на 01 января 2023 г. — 1 138,1 тыс.чел. В городах и поселках городского типа проживает 79,52 процентов населения области, в сельской местности – 20,48. Плотность населения – 10,26 чел/кв.км. Основное население русские - 91,8%, марийцы -2,6%, татары - 2,2%, удмурты - 1,4% и другие 3.

Климат умеренно континентальный. Близость к Северному Ледовитому океану обуславливает возможность вторжения холодного воздуха. Отсюда сильные морозы зимой, заморозки и резкие похолодания в летние месяцы.

Административный центр Кировской области – г.Киров.

Киров расположен в долине реки Вятки, в среднем её течении, на северо-востоке Европейской части России, на Русской равнине, в зоне таёжных лесов, в поясе полесий и ополей. Численность населения г.Кирова на 01 января 2023 г.- 518 348 чел.4

Входит в территориальную группу регионов Приволжья — Приволжский федеральный округ. Расстояние до ближайших крупных городов: Казани — 409 км, Перми — 471 км, Нижнего Новгорода — 563 км, Уфы — 734 км, Самары — 770 км.

Расстояние от города Кирова до Москвы — 896 км

Кировская область, одна из крупнейших в Нечернозёмной зоне Российской Федерации, расположена на северо-востоке Русской равнины в центрально-восточной части Европейской России.

Кировская область граничит с девятью субъектами Российской Федерации (больше, чем любой другой субъект России): на востоке с Пермским краем и Удмуртией, на севере — с Республикой Коми и Архангельской областью, на западе с Вологодской, Костромской, Нижегородской областями, на юге — с республиками Марий Эл и Татарстан.

Через область проходят железнодорожные магистрали, связывающие центр России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, а север - с южными регионами России. Протяженность железных дорог общего пользования составляет 1100 км.

С центром России, соседними республиками и областями Кировская область связана автомобильными дорогами с твердым покрытием. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 14 338 км.

Основная водная транспортная артерия области – р. Вятка, от порта Киров до её устья. Протяженность судоходных путей, пролегающих по р. Вятке и ее притокам, составляет 1,8 тыс. км

Краткая характеристика Лебяжского муниципального округа.

Расположение: в южной части Кировской области, в 182 км от областного центра — города Киров.

Площадь: 1,34 тыс. м².

Численность населения: 5283 человека.

Административный центр: посёлок городского типа Лебяжье.

Количество населённых пунктов: 65.

Климат: умеренно-континентальный, средняя температура: в январе — -20 °С, в июне — +19 °С.

Растительность: для округа характерно чередование хвойно-широколиственной лесной и луговой растительности.

Месторождения и проявления полезных ископаемых: в Лебяжском округе

выявлено 30 месторождений и проявлений полезных ископаемых: песчано-гравийных смесей, карбонатных пород. песка, глин кирпично-черепичных, гипса и торфяных месторождений.

Транспортная доступность: до крупных городов от посёлка можно добраться по автомагистрали, расстояние: г. Киров — 182 км, г. Советск — 47 км, г. Уржум — 53 км. Железнодорожное сообщение в 146 км — станция «Котельнич-1» Кировской области.

В состав территории Лебяжского муниципального округа входят 65 населенных пунктов: пгт Лебяжье, деревня Большие Гари, деревня Большие Шоры, деревня Большой Сердеж, село Боровково, деревня Васичи, деревня Верхняя Пузинерь, село Ветошкино, деревня Вичур, село Вотское, деревня Гаврюшата, деревня Гари, хутор Гурино, деревня Елизарово, деревня Елькино, деревня Зайчики, деревня Золотавино, деревня Изиморка, деревня Индыгойка, деревня Кокорево, деревня Комлево, село Красное, деревня Кругленки, деревня Кужнур, село Кузнецово, село Лаж, деревня Лазари, деревня Лоптино, деревня Лотовщина, деревня Малый Рын-Дудорово, деревня Малый Рын-Мари, деревня Мальковщина, деревня Мари-Байса, деревня Марамзино, село Мелянда, деревня Михеевщина, деревня Молченки, деревня Мошкино, деревня Мысы, деревня Нижняя Пузинерь, деревня Окольниковы, поселок Окунево, деревня Палкино, деревня Пирогово, деревня Приверх, деревня Редькино, деревня Русская Байса, деревня Савино, деревня Сазаново, деревня Сауничы, село Синцово, деревня Ситьмяна, деревня Слудка, деревня Смышляево, деревня Соль-Грязь, деревня Толстик, деревня Трифонята, деревня Фадеево, деревня Фомины, деревня Чистовражье, деревня Чупраки, деревня Шайтаны, деревня Шишкино, деревня Шои, деревня Якино.

Административным центром Лебяжского муниципального округа является пгт Лебяжье.

Численность населения в разрезе населённых пунктов, входящих в состав Лебяжского муниципального округа, приведена в таблице 1.

Таблица 1

Характеристика населённых пунктов Лебяжского муниципального округа
по численности населения

№ п/п	Наименование населенного пункта	на 01.01.2024
1	д.Михеевщина	121
2	д.Золотавино	12
3	д.Большие Шоры	30
4	д.Круглénки	2
5	д.Лоптино	11
6	д.Савино	1
7	д.Марамзино	0

8	д.Елькино	58
9.	<i>д.Елизарово</i>	111
10	<i>д.Окольники</i>	8
11	с.Синцово	105
12	<i>с.Меянда</i>	21
13	<i>д.Чупраки</i>	17
14	<i>д.Шишкино</i>	2
15	с.Боровково	22
16	д.Трифонята	1
17	д.Молчѐнки	4
18	д.Чистовражье	4
19	д.Толстик	0
20	<i>п.Окунево</i>	123
21	<i>д.Гари</i>	0
22	<i>хутор Гурино</i>	3
23	<i>д.Сазаново</i>	0
24	с.Красное	131
25	д.Редькино	196
26	д.Лотовщина	11
27	д.Приверх	5
28	д.Фадеево	0
29	д.Мальковщина	0
30	<i>д.Кокорево</i>	28
31	<i>д.Малый Рын Дудорово</i>	43
32	<i>д.Малый Рын Мари</i>	39
33	<i>д.Ситьмяны</i>	6
34	<i>д.Соль Грязь</i>	21
35	<i>д.Фомины</i>	12
36	с.Вотское	84
37	д.Мысы	2
38	д.Слудка	0
39	д.Большой Сердеж	0
40.	<i>с. Ветошкино</i>	249
34.	<i>д. Мари-Байса</i>	83
42.	<i>д. Русская Байса</i>	0
43.	<i>д. Смышляево</i>	0
44.	<i>д. Вичур</i>	0
45.	д. Индыгойка	150
46.	д. Лазари	23
47.	д. Пирогово	23
48.	д. Шайтаны	49
49.	д. Кужнур	0
50.	д. Большие Гари	0
51.	<i>д.В-Пузинерь</i>	27
52.	<i>д. Н-Пузинерь</i>	20

53.	<i>д. Шои</i>	2
54.	<i>с. Кузнецово</i>	133
55.	д. Мошкино	3
56.	д. Комлево	29
57.	д. Сауничи	1
58.	д. Васичи	52
59.	д. Гаврюшата	33
60.	д. Зайчики	2
61.	с. Лаж	295
62.	<i>д. Изморка</i>	150
63.	<i>д. Якино</i>	15
64.	<i>д. Палкино</i>	0
65.	<i>Пгт. Лебяжье</i>	2710
	Всего	5283

Транспортная инфраструктура Лебяжского муниципального округа представлена автомобильным транспортом, – и принимает нагрузку в направлении внутриобластных и местных связей.

Каркас транспортной автомобильной сети муниципального округа состоит из:

- Автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения:
- «Криуша-Советск-Лебяжье-Вершинята» IV технической категории;
- автомобильных дорог местного значения;
- улично-дорожной сети населенных пунктов.

1.2. Социально-экономическая характеристика Лебяжского муниципального округа, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Анализ современного использования территории, архитектурно-планировочная характеристика, анализ экономической ситуации:

В настоящее время территория Лебяжского муниципального округа обладает не высокой инвестиционной привлекательностью для развития жилищного строительства для удовлетворения спроса граждан на доступное и комфортное жильё.

При определении потенциально возможного назначения территорий следует учесть градостроительные ограничения, в т.ч. наличие зон с особыми условиями использования территорий.

Население и современная демографическая ситуация:

Динамика численности населения и его возрастная структура являются важнейшими социально-экономическими показателями. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в округе, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

На сегодняшний день демографическая проблема – одна из важнейших социально-экономических проблем для Лебяжского муниципального округа.

Отрицательная динамика наблюдается в сфере демографии. При этом следует отметить, что аналогичное положение сложилось во всех муниципальных образованиях Кировской области и в целом по области, за исключением г.Кирова.

Население Лебяжского муниципального округа имеет тенденцию к устойчивому незначительному снижению, таблица 2.

Таблица 2

Численность населения с 2015 г.

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Среднегодовая численность населения	7618	7450	7252	7009	6782	6565	6339	5566	5366

По статистическим данным численность населения на 01.01.2024 г. составила 5283 чел. В состав Лебяжского муниципального округа входят 65 населенных пунктов. Административным центром Лебяжского муниципального округа является пгт. Лебяжье.

Основными факторами, определяющими численность населения, является естественное движение или естественный прирост-убыль населения (складывающийся из показателей рождаемости и смертности) и механическое движение населения (миграция).

В настоящее время в округе уровень рождаемости ниже уровня смертности, в результате уровень естественного прироста отрицательный, таблица 3.

Таблица 3

Уровень рождаемости

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Родилось (чел.)	57	55	58	39	33
Умерло (чел.)	135	133	152	134	128
Естественный прирост/убыль (чел)	-78	-78	-94	-95	-95
Прибыло (чел)	336	257	224	229	282
Убыло (чел.)	462	410	350	366	354
Миграция населения (чел)	-126	-153	-126	-137	-72
Общий прирост населения (чел)	-204	-231	-220	-232	-167

Естественный прирост остается главным фактором формирования

демографической ситуации, отчасти он корректируется миграционным приростом, но величина его на сегодняшний день незначительна.

Возрастная структура населения

Таблица 4

Возрастная структура населения

Показатели	Численность населения, человек	Население в трудоспособном возрасте, человек	Удельный вес от общей численности, %	Население моложе трудоспособного возраста, чел.	Удельный вес от общей численности, %	Население старше трудоспособного возраста, человек	Удельный вес от общей численности, %
на 01.01.2017	7371	3517	47,7	1269	17,2	2585	35,1
на 01.01.2018	7133	3311	46,4	1208	16,9	2614	36,6
на 01.01.2019	6884	3079	44,7	1141	16,6	2664	38,7
на 01.01.2020	6680	3042	45,5	1110	16,6	2528	37,8
на 01.01.2021	6449	2837	44	1070	16,6	2542	39,4
на 01.01.2022	5682	2528	44,5	806	14,2	2348	41,3
на 01.01.2023	5450	2357	43,2	747	13,7	2346	43
на 01.01.2024	5283	2351	44,5	700	13,3	2232	42,2

На протяжении длительного времени возрастная структура округа характеризуется относительно высокой долей населения в трудоспособном возрасте. За последние годы значительно сократилась доля детей и подростков. Доля лиц старше трудоспособного возраста постоянно увеличивается.

Возрастная структура населения характеризуется неравномерным распределением населения младше и старше трудоспособного возраста.

Переход части населения трудоспособного возраста в группу населения старше трудоспособного приведет к увеличению людей старше трудоспособного возраста, и это не будет компенсироваться за счёт вступления населения младшей возрастной группы в трудоспособный возраст.

Основными факторами, влияющими на демографические процессы в Лебяжском муниципальном округе:

- низкий уровень заработной платы;
- недостаток высокооплачиваемых постоянных рабочих мест;
- недостаток благоустроенного жилья и отсутствие современных условий для проведения досуга и развлечений;
- низкая ценность семьи, философия бездетности и материнства;
- невозможность получения услуг дошкольного образования (в ряде населенных пунктов округа).

Перспективы демографического развития будут определяться:

- возможностью привлечения и закрепления молодых кадров трудоспособного населения;
- создание механизма социальной защищенности населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня

смертности населения;

- улучшением жилищных условий, благоустройства жилищного фонда;
- улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры;
- совершенствованием социальной инфраструктуры.

Развитие рынка труда предполагает решение следующих основных задач:

1. Переориентацию экономически активного населения на новые формы трудовых отношений;
2. Создание новых и повышение экономической эффективности существующих рабочих мест;
3. Развитие кадрового потенциала путем совершенствования системы обучения, ~~продолжи~~ и повышения квалификации кадров;
4. Оказание помощи в направлении на учебу в учебные заведения по переподготовке и повышения квалификации кадров;
5. Экономическое стимулирование развития предпринимательства, малого и среднего бизнеса, индивидуальной предпринимательской деятельности;
6. Оказание помощи в оформлении кредитов для развития личного подсобного хозяйства;
7. Развитие и повышение эффективности программ и услуг, реализуемых через ~~рынок~~ рынка труда и занятости и направленных на предотвращение безработицы;
8. Организация обучения безработного населения по специальностям, требующимся на производстве.

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

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а в первую очередь – межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Транспортная инфраструктура Лебяжского муниципального округа представлена автомобильным транспортом и принимает нагрузку в направлении внутриобластных и местных связей.

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь

Лебяжского муниципального округа с прилегающими муниципальными образованиями, осуществляются автомобильным транспортом.

1.3.1. Автомобильный транспорт

Каркас транспортной автомобильной сети округа состоит из автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения:

«Криуша-Советск-Лебяжье-Вершинята» - IV технической категории;
автомобильных дорог местного значения;
улично-дорожной сети населенных пунктов.

Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров).

В тоже время у части дорог не организован водоотвод, что в 2-3 раза снижает долговечность дорожного покрытия, тем самым повышаются расходы на ремонт и содержание автодорог.

Неудовлетворительное состояние дорожного покрытия имеют дороги частного сектора где интенсивность автомобильного трафика не высока.

Можно выделить комплекс проблемы улично-дорожной сети:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;
- несоответствие геометрических параметров улиц возросшим транспортным потокам;
- несоответствие геометрических параметров назначению и категории улиц;
- отставание развития дорожно-уличной сети от роста уровня автомобилизации;
- недостаточная сеть тротуаров вдоль проезжей части улиц;
- движение грузового транспорта в жилебной (жилой) зоне;
- отсутствие системы организованного водоотвода;
- недостаток регулирующих движение транспортных потоков дорожных знаков, светофоров, дорожной разметки.

Дороги федерального значения в Лебяжском муниципальном округе отсутствуют.

Таблица 5

Перечень автомобильных дорог местного значения МО (автомобильные дороги вне границ населенных пунктов округа)

Наименование автомобильных дорог	Прот	В том числе по типам покрытий	Техническ
----------------------------------	------	-------------------------------	-----------

		яжен ность , км	усовершенс твованный		переходный			низ ши й	ая категория
			а/бет онно е	ц/б ето нно е	гра вий ное	щебе ночн ое	ж/б ето нна я кол ея		

Лебяжский муниципальный округ

1	Советск-Лебяжье-Уржум-Елькино	6,477	6,477						IV
2	Лебяжье-Красное-Приверх	12,2	12			0,2			IV
3	Лебяжье-Михеевщина	3,2	3,2						IV
4	Лебяжье-Лаж-Кузнецово	50,465	11,1		28,4 65	10,9			IV
5	Лебяжье-Уржум-Елизарово-Кокорево	12,1	12,1						IV
6	Ветошкино-Вотское	10,0	3,0			7,0			IV
7	Лаж-Индыгойка	16,0				15,5	0,5		IV
8	Советск-Лебяжье-Синцово	11,0				11,0			IV
9	Лебяжье-Уржум-Мелянда	11,0				10,0	1,0		IV
10	Советск-Лебяжье-Боровково	2,0				2,0			IV
11	Лебяжье-Красное-Мальковщина	1,524	1,524						IV
12	Лебяжье-Уржум-Кругленки	1,054	1,054						IV
13	Лебяжье-Лаж-Гаврюшата	4,6				4,6			V
14	Лебяжье-Уржум-Михеевщина	2,1	2,1						IV
15	Лебяжье-Уржум-Марамзино	2,2			1,3	0,9			V
16	Лебяжье-Уржум-Смышляево	1,0				1,0			V
17	Лебяжье-Лаж-Васичи	2,5				1,8	0,7		V
18	Лебяжье-Уржум-Мари Байса	2,3				1,5	0,8		V
19	Лебяжье-Окунево-Лада	0,7				0,7			V
20	Кокорево-Мал.Рын	6,0			1,4	1,7	2,9		V
21	Лебяжье-Уржум-Шоры	2,0					2,0		вне катег.
22	Вотское-Мысы	7,0					7,0		v
23	Красное-Елькино	8,6					8,6		вне катег.
24	Кокорево-Байса	2,2				2,2			V
25	Индыгойка-Кужнур	6					6		v
26	Индыгойка-Лазари	2,5					2,5		вне катег.
27	Индыгойка-Пирогово	1,4					1,4		вне катег.
28	Изиморка-Якино	1					1		вне катег.
29	Лебяжье-Красное-Приверх-Фадеево	0,6	0,6	IV					IV
30	Лебяжье-Лаж-Кузнецово-Шои	2,5					2,5		вне катег.
31	Лаж-Кузнецово-Ниж. Пузинерь	3					3		вне катег.
32	Ниж.Пузинерь-Верх. Пузинерь	1					1		вне катег.
33	Гаврюшата-Зайчики	1,5					1,5		v
34	Васичи-Саунич	2					2		v
35	Лаж-Кузнецово-Мошкино	0,5					0,5		вне катег.
36	Лебяжье-Мелянда-Чупраки	1					1		v
37	Лебяжье-Лаж-Гари	0,2					0,2		вне катег.
38	Индыгойка-Большие Гари	6,75					6,75		вне катег.
39	Лаж-Индыгойка	0,957				0,957			IV

		209,12	53,15	0,0	31,1	71,95	0	52,8	0
	<i>Итого</i>	7	5		65	7		50	

Таблица 6

**Перечень автомобильных дорог местного значения МО (автомобильные дороги
в границах населенных пунктов округа)**

Населенный пункт	Название улиц		Общая протяженность, км	Вид покрытия (протяженность каждого вида покрытия, км)			Категория
	Улицы в жилой застройке			Асфальтобетон	Щебенъ/гравий	Грунт	
пгт Лебяжье	40	Авиационная	0,351		0,351		IV
	34	Базовая	1,92	1,92			IV
	42	Газовая	0,168		0,168		V
	43	Евгения Зенцова	0,285	0,16	0,125		V
	44	Комарова	1,959	1,959			IV
	45	Красноармейская	1,338	1,338			IV
	46	Пер, Авиационный	0,063			0,063	V
	47	Мелиораторов	0,336		0,336		V
	48	Некрасова	1,026		1,026		IV
	49	Новая	0,26	0,26			V
	50	Школьная	0,234		0,234		V
	51	Октябрьская	0,738	0,738			IV
	52	Путинцева	0,81	0,81			V
	53	Садовая	0,297	0,297			IV
	54	Труда	0,347		0,295	0,122	V
	55	Юбилейная	0,684		0,684		V
	56	Южная	0,786	0,786			IV
	57	Коммуны	0,534	0,387	0,147		V
	58	Пер, Дорожный	0,339		0,339		IV
	59	Комсомольская	0,891	0,891			IV
	60	Кирова	0,474	0,474			V
	61	Свободы	0,522		0,522		V
	62	Советская	1,221	1,221			V
	63	Кооперативная	1,47	1,47			IV
	64	Восточная	0,519	0,042	0,477		V
	65	Гагарина	0,135		0,067	0,068	V
	66	Герцена	0,267		0,113	0,154	V
	67	Дружбы	0,93		0,93		V
68	Западная	0,384		0,384		V	
69	Заречная	0,801		0,583	0,218	V	
70	Лесная	0,363		0,315	0,048	V	
71	Малошорская	0,54		0,54		V	
72	Милицейская	0,177		0,177		V	
73	Мира	0,645	0,112	0,533		V	
74	Молодежная	0,279		0,279		V	
75	Набережная	0,249		0,057	0,192	V	
76	Патрушева	0,279		0,279		V	
77	Первомайская	0,285		0,285		V	
78	Пионерская	0,315		0,315		V	

	79	Полевая	0,867		0,867		V
	80	Производственная	0,561		0,561		V
	81	Профсоюзная	0,344		0,203	0,211	V
	82	Родниковая	0,348			0,348	V
	83	Солидарности	1,125	0,501	0,362	0,262	V
	84	Солнечная	0,309		0,309		V
	85	Пер, Больничный	0,167	0,167			IV
	86	Проезд Луговой	0,567		0,567		V
	87	ул. Дорожная (вдоль домов)	0,219		0,219		V
	88	ул. Строителей (вдоль домов)	0,465	0,201	0,156	0,108	V
	89	ул. Петра Казанцева (вдоль домов)	0,327		0,215	0,112	V
	90	Проезд ул. Советская- Евгения Зенцова	0,081	0,081			V
	91	Переулок Никольский	0,219		0,219		V
	92	Проезд ул. Комарова - Красноармейская	0,375	0,115	0,260		V
	93	Проезд ул. Комарова - Мира	0,072	0,072			V
	94	Проезд №2 ул. Комарова - Мира	0,049	0,049			Вне категории
	95	Проезд к МКД Мира 1а	0,078		0,078		V
	96	Ул. Первомайская (проезд до д.8а)	0,1			0,1	V
	97	Ул. Базовая (вдоль домов)	0,347	0,053	0,156	0,208	V
	98	Проезд ул. Советская- Центральная площадь	0,1		0,1		
	99	Ул. Лажский тракт	1,0	1,0			IV
	100	Пер. Петра Казанцева	0,235			0,235	
д. Елизарово	101	Дорожная	0,8	0,8			
	102	Школьная	0,4		0,4		
	103	Черемушки	0,4			0,4	
	104	Заречная	0,6			0,6	
	105	Центральная	0,8			0,8	
	106	Молодежная	0,7			0,7	
д. Окольники	107	д. Окольники	0,7			0,7	
д. Елькино	108	Октябрьская	0,72		0,72		
	109	Молодежная	0,32		0,32		

	110	Лесная	0,52		0,52		
	111	Новая	0,26		0,26		
	112	Подъезд к магазину	0,26	0,26			
	113	Пер, Юбилейный	0,3		0,3		
	114	Солнечная	0,24		0,24		
д. Михеевщина	115	Солнечная	0,53	0,53			
	116	Победы	0,82	0,82			
	117	Производственная	0,49	0,49			
	118	Проезд от Победы до Производственная	0,19	0,19			
	119	Проезд от победы до Солнечная	0,36	0,36			
	120	Проезд от Солнечная до Производственная	0,36	0,36			
д. Марамзино	121	Д. Марамзино	0,5		0,5		
д. Боровково	122	Мира	2,5		2,5		
	123	Свободы	3,0		3,0		
д. Молченки	124	Д. молченки	0,5		0,5		
д. Чистоовражье	125	Д. Чистоовражье	1,2		1,2		
с. Мелянда	126	Набережная	1,28		1,28		
	127	Молодежная	0,6		0,6		
	128	Сельская	0,5		0,5		
д. Шишкино	129	Д. Шишкино	1,42		1,42		
д. Чупраки	130	Д. Чупраки	1,7		1,7		
с. Синцово	131	Заречная	0,35		0,35		
	132	Советская	1,0	0,5	0,5		
	133	Центральная	0,7	0,7			
	134	Молодежная	1,2		1,2		
	135	Комсомольская	0,8		0,8		
	136	Пер, Школьный	0,2		0,2		
д. Лоптино	137	Д. Лоптино	1,3	1,3			
д. Золотавино	138	Д. Золотавино	0,8		0,8		
д. Большие Шоры	139	Д. Большие Шоры	0,8		0,8		
д. Соль - Грязь	140	Заречная	0,9	0,38	0,52		
д. Кокорево	134	Труда	1,2	0,35	0,85		
	142	Северная	1,3		1,3		
	143	Проезд от труда до Северной	0,3		0,3		
д. Ситьмяна	144	Д. Ситьмяна	1,4		1,4		
д. Фролово	145	Прудовая	1,3		1,3		
д. Малый Рын-Мари	146	Центральная	1,2		1,2		
	147	Полевая	0,6		0,6		
д. Малый Рын-	148	Заречная	1,6	0,9	0,7		

Дудорово							
д. Фомины	149	Лесная	1,2			1,2	
с. Вотское	150	Южная	0,6		0,6		
	151	Тополиная	0,6		0,6		
	152	Молодежная	0,4			0,4	
	153	Зеленая	0,4			0,4	
	154	Проезд от Зеленая до Тополиная	0,55		0,25	0,3	
с. Красное	155	Центральная	1,1		1,1		
	156	Южная	0,31			0,31	
	157	Мира	0,3		0,3		
	158	Строителей	0,94		0,94		
	159	Молодежная	0,63		0,2	0,43	
	160	Солнечная	0,47			0,47	
	161	Свободы	0,2		0,2		
д. Редькино	162	Тулубаевская	0,34			0,34	
	163	Тулубаевская - 2	0,3	0,3			
	164	Центральная	1,1			1,1	
	165	Космонавтов	0,44			0,44	
	166	Полевая	0,36			0,36	
	167	Новая	0,28			0,28	
	168	Курановская	1,29			1,29	
	169	Запольская	0,65			0,65	
	170	Сазановская	1,1			1,1	
	171	Проезд от трассы до Курановская	1,2		0,7	0,5	
д. Мальковщина	172	Д. Мальковщина	0,48		0,48		
д. Лотовщина	173	Д. Лотовщина	0,65			0,65	
д. Фадеево	174	Д. Фадеево	0,52			0,52	
д. Приверх	175	Д. Приверх	0,83		0,4	0,43	
пос. Окунево	177	Советская	2,6			2,6	
	178	Шоссейная	0,3		0,3		
	179	Комсомольская	2,0			2,0	
	180	Заречная	1,1			1,1	
	181	Солнечная	0,8			0,8	
	182	Набережная	2,5		2,5		
	183	Молодежная	0,4			0,4	
	184	Труда	0,8			0,8	
	185	Юбилейная	0,5			0,5	
	186	Новая	0,8			0,8	
187	Проезд через плотину	0,7		0,7			
с. Ветошкино	188	Молодежная	0,66			0,66	
	189	Свободы	1,5	1,5			
	190	Мира	1,78	0,32		1,46	
	191	Заречная	0,76			0,76	
	192	Центральная площадь	0,15	0,15			

	193	Больничная	0,7			0,7	
	194	Учительская	0,345			0,345	
	195	Проезд ул. Свободы-дорога к фермам	0,268	0,268			
	196	Переулок	0,16			0,16	
	197	Дорога к фермам	0,5			0,5	
д. Мари-Байса	198	Старая	1,2			1,2	
	199	Новая	0,32			0,32	
	200	Рабочая	0,54			0,54	
	201	Объездная	0,56		0,56		
д. Смышляево	202	Д. Смышляево	1,14			1,14	
д. Вичур	203	Д. Вичур	0,7			0,7	
д. Русская Байса	204	Д. Русская Байса	0,62			0,62	
с. Кузнецово	205	Мира	2,8			2,8	
	206	Молодежная	0,98			0,98	
	207	Заречная	0,95			0,95	
д. Верхняя Пузыньеръ	208	Д.Верхняя Пузыньеръ	1,2			1,2	
д. Нижняя Пузыньеръ	209	Д.Нижняя Пузыньеръ	1,1			1,1	
с. Лаж	210	Свободы	0,42			0,42	
	211	Проезд ул.Советская-ул.Зеленая	0,73			0,73	
	212	Проезд Советская - Юбилейная	0,28		0,28		
	213	Проезд трасса - Советская	0,67		0,67		
	214	Полевая	0,94			0,94	
	215	Юбилейная	0,53			0,53	
	216	Лаптева	1,21			1,21	
	217	Молодежная	0,28			0,28	
	218	Советская	1,45			1,45	
	219	Набережная	0,76			0,76	
	220	Базовая	0,2			0,2	
	221	Зеленая	0,98		0,98		
д. Индыгойка	222	Молодежная	0,28		0,28		
	223	Школьная	1,0		1,0		
	224	Центральная	1,2		1,2		
	225	Дорожная	0,62		0,62		
	226	Полевая	0,44			0,44	
д. Лазари	227	Д. Лазари	1,2			1,2	
д. Васичи	228	Д. Васичи	1,62			1,62	
д. Сауничи	229	Д. Сауничи	0,78			0,78	
д. Комлево	230	Д. Комлево	2,86			2,86	
д. Мошкино	231	Д. Мошкино	1,52			1,52	
д. Гаврюшата	232	Д. Гаврюшата	1,81			1,81	
д. Зайчики	233	Д. Зайчики	1,02			1,02	

д. Палкино	234	Д. Палкино	1,0			1,0	
д. Изиморка	235	Молодежная	0,5			0,5	
	236	Центральная	1,0			1,0	
	237	Заречная	1,0			1,0	
	238	Савкинская	1,0			1,0	
д. Якино	239	Д. Якино	0,5			0,5	
д. Шайтаны	240	Д. Шайтаны	1,2			1,2	
д. Кужнур	234	Д. Кужнур	1,3			1,3	
д. Большие Гари	242	Д. Большие Гари	3,7			3,7	
д. Пирогово	243	Д. Пирогово	0,8			0,8	
д. Щои	244	Д. Шои	2,6			2,6	
ИТОГО			157,449				

Для системы внешнего транспортного сообщения в целях улучшения качества транспортных связей между населенными пунктами и внешними автодорогами в соответствии с генеральным планом Лебяжского муниципального округа необходимо предусмотреть реконструкцию участков существующих автодорог общего пользования, характеризующихся высоким процентом износа, с повышением качества дорожного полотна.

Внутренняя транспортная сеть населенных пунктов Лебяжского муниципального округа характеризуется наличием основного направления, представленного главной поселковой улицей, а также систему основных и второстепенных улиц в жилой застройке.

Существующая геометрия внутренней транспортной сети связана с геометрией планировочной структуры, обусловленной исторически сложившейся застройкой и особенностями геоморфологии.

Главные поселковые улицы обеспечивают корреспонденцию между планировочными блоками внутри населенных пунктов, а также транзитное движение транспортных средств через населенные пункты. Минимальная нормативная ширина главной поселковой улицы – 15-18 метров в красных линиях (рекомендуемая при новой застройке – 20-26 м). Зачастую ширина улицы в красных линиях не выдерживается, что обусловлено исторически сложившейся застройкой. При организации движения транспорта в местах пересечения элементов улично- дорожной сети в настоящее время организованы нерегулируемые перекрестки.

Основные улицы в жилой застройке предназначены для организации транспортно- пешеходных связей внутри жилой застройки. Ширина в красных линиях составляет 12-15 метров (рекомендуемая ширина при осуществлении нового строительства – 20 м). В системе исторически сложившейся застройки указанная ширина улиц в красных линиях выдерживается не всегда.

Основным направлением развития системы внутреннего транспорта является выполнение комплекса мероприятий по организации безопасности

дорожного движении, в частности, по устройству светофорного регулирования территории, а также организация пешеходных переходов.

Общественный транспорт

Информация по пригородным маршрутам в пределах Лебяжского муниципального округа представлена в таблице 7.

Таблица 7

Пригородные маршруты

Маршрут (городской, пригородный, междугородный)	Номер маршрута	Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)	Протяженность маршрута, км	Наименование организации, осуществляющей перевозку по данному маршруту
пригородный	344	Лебяжье – Кузнецово	54,8	ООО «КПАТ»
пригородный	43	Лебяжье – Вотское	30,0	ООО «КПАТ»
пригородный	429	Лебяжье – Красное	12,8	ООО «КПАТ»
пригородный	409	Лебяжье – Индыгойка	56	ООО «КПАТ»
пригородный	428	Лебяжье – Синцово	23,9	ООО «КПАТ»
пригородный	434	Лебяжье – Елькино	25	ООО «КПАТ»
пригородный	436	Лебяжье – Малый Рын	26,1	ООО «КПАТ»
пригородный	34	Лебяжье – Мелянда	22,0	ООО «КПАТ»

По территории округа проходят 8 автобусных маршрутов, связывающих административный центр с сельскими населенными пунктами.

Анализ ситуации показывает, что в настоящее время нет необходимости в проработке дополнительных муниципальных автобусных маршрутов.

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

- приведение остановочных пунктов в соответствие с требованиями действующего законодательства;
- обеспечение доступности транспортных услуг для инвалидов и маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов.

Реализация мероприятий позволит создать на территории Лебяжского муниципального округа маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении.

1.3.2. Водный транспорт

На территории Лебяжского муниципального округа водный транспорт не функционирует. Имеются маломерные суда. Водные пути (маршруты) отсутствуют.

1.3.3. Воздушный транспорт

Аэропорт отсутствует.

Имеется вертолетная площадка санитарной авиации.

1.3.4. Железнодорожный транспорт

На территории Лебяжского муниципального округа железная дорога отсутствует.

1.4. Характеристика сети дорог Лебяжского муниципального округа, параметры дорожного движения

Общая характеристика дорожной сети на территории Лебяжского муниципального округа представлена в таблице 8.

Таблица 8

Основные характеристики протяженности дорог

№п/п	Показатели	км
1	Общая протяженность автомобильных дорог	340,176
1.1	Федерального значения	0
1.2	Регионального значения	43,6
1.3	Межмуниципального значения	0
1.4	Местного значения	366,576
1.5	Автозимники	-
1.6	Частные	-
1.7	Бесхозные	0

Существующая транспортная структура муниципального образования состоит из автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значения.

Характеристика дорог общего пользования местного значения представлена в таблице 1.12. Улично-дорожная сеть представляет сеть улиц и проездов обеспечивающая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами.

Основная цель в проектировании улично-дорожной сети – обеспечение удобных и надёжных транспортных связей всех территорий населенных пунктов с объектами приложения труда, зонами отдыха, внешними дорогами, а также обеспечение высокой эффективности использования территории.

Улично-дорожная сеть рассматривается как элемент транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры муниципального образования. Планирование развития улично- дорожной сети ведется, исходя из потребностей поселения в транспортной, инженерной и социальной инфраструктурах, а также исходя из того, что инфраструктурные объекты не только обеспечивают функционирование территории, но и определяют развитие в долгосрочной

перспективе.

Между тем, состояние дорожной сети Лебяжского муниципального округа не в полной мере соответствует экономическим и социальным потребностям в целом. Проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным финансированием для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее модернизации (капитального ремонта).

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для соответствия дорог нормативным требованиям необходимо своевременно, с полнотой и качеством выполнять работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, что зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Недофинансирование дорожной отрасли в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества не отремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Лебяжского муниципального округа представлен в таблицах 1.7-1.10.

Недостатками улично-дорожной сети на сегодняшний день являются:

- некачественное дорожное покрытие;
- разрушение, а/б покрытия;
- просадки, колеиность на переходном типе;
- отсутствие капитального ремонта дорог на протяжении многих лет.

Соотношение автомобильных дорог общего пользования местного значения Лебяжского муниципального округа по типам покрытия приведено в таблице 9.

Таблица 9

Основные характеристики улично-дорожной сети

Наименование показателя	Количество, км	Состояние	Нуждающиеся в замене, км
Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей	74,957	удовлетворительное	13,961
Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей	-	-	-
Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей	108,04	удовлетворительное	-
Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей	152,344	удовлетворительное	-

Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей	31,165	удовлетворительное	-
--	--------	--------------------	---

Состояние автомобильных дорог в целом оценивается как удовлетворительное.

Содержание автомобильных дорог в муниципальном образовании осуществляется в основном проведением следующих видов работ:

- в летнее время – грейдирование дорожного полотна грунтовых дорог и планирование обочин, а также обустройство кюветов, ямочный ремонт а/б полотна, нанесение разметки;

- в зимнее время – уборка снега, обработка противогололёдными материалами. Оценка качества содержания дорог – удовлетворительная.

Интенсивность дорожного движения на территории муниципального образования в общем показателе не высокая.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Лебяжском муниципальном округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

В Лебяжском муниципальном округе уровень автомобилизации не известен.

Хранение индивидуальных автомобилей предполагается осуществлять на приусадебных участках. Также размещение автомобильных стоянок для временного хранения легковых автомобилей предусматривается у объектов соцкультбыта, в общественных центрах, в зонах отдыха и в местах приложения труда.

На территории муниципального образования учтённых организованных парковочных мест не имеется.

На территории муниципального образования имеются организованные места хранения автомобильного транспорта (гаражи), представлены в таблице 10.

Таблица 10

Местоположение	Количество гаражей
Кировская область, пгт Лебяжье, ул.Советская	9

Кировская область, пгт Лебяжье, ул.Советская	6
Кировская область, пгт Лебяжье, ул.Советская	2
Кировская область, пгт Лебяжье, ул.Производственная	4
Кировская область, пгт Лебяжье, ул.Базовая	6

Хранение личного автомобильного транспорта в пределах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

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

В настоящее время Лебяжский муниципальный округ обслуживается автомобильным транспортом.

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

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт является базовым элементом транспортной системы муниципального образования. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров.

Пассажирские перевозки осуществляются автобусами общего пользования, ведомственными автобусами предприятий по специальным маршрутам, личным автотранспортом и маршрутными такси.

Маршруты пассажирских перевозок автотранспортом представлены в таблице 1.11.

Порядок посадки и высадки пассажиров по всем вышеуказанным муниципальным маршрутам определен только в установленных остановочных пунктах.

На территории Лебяжского муниципального округа остановочные пункты представлены в таблице 11.

Таблица 11

Автовокзалы, остановочные площадки (остановочные павильоны)

Наименование	Местонахождение
Остановочный павильон	пгт Лебяжье, ул.Комарова
Остановочный павильон	поворот на с.Боровково
Остановочный павильон	поворот на д.Елькино
Остановочный павильон	д.Елькино, ул.Октябрьская

Остановочный павильон	д.Ветошкино
Остановочный павильон	с.Кузнецово
Остановочный павильон	п.Окунево
Остановочный павильон	д.Изиморка
Остановочный павильон	д.Индыгойка
Остановочный павильон	д.Комлево
Остановочный павильон	поворот на д.Пузинерь
Остановочный павильон	с.Вотское
Остановочный павильон	д.Мелянда
Остановочный павильон	поворот на д.Елизарово

Учитывая текущее состояние остановочных пунктов, одно из основных направлений деятельности в организации транспортного обслуживания населения – это приведение остановочных пунктов в соответствие с ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112.

Таблица 12

Показатели деятельности автотранспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед. изм.	2024
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	75
Количество выполненных рейсов по маршрутам	ед.	432
Количество перевезенных пассажиров	чел.	298 525

Анализ пассажирооборота позволяет сделать выводы о необходимости дальнейшего развития системы общественного транспорта, поддержания уровня спроса и адаптацию под современные условия.

Железнодорожный транспорт

На территории Лебяжского муниципального округа перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

Подробная информация отсутствует.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Для движения пешеходов в населенных пунктах предусмотрены тротуары, также движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

Информация по тротуарам представлена в таблице 13.

Таблица 13

Населенный пункт	Наименование улицы	Протяженность, км	Тип покрытия
пгт Лебяжье	ул. Пионерская	0,321	твердое
	ул. Комсомольская	0,333	твердое

Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения представлена в таблице 14.

Таблица 14

Параметр	Ед. изм.	Количество
Количество обустроенных пешеходных переходов	ед.	2
Количество велодорожек	ед.	0
Количество мест хранения велосипедов	ед.	0

На сегодняшний день велосипедные дорожки отсутствуют. В качестве вело маршрутов используются дороги и тротуары. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Основные проблемы велосипедного передвижения:

- асфальтовое покрытие имеет неровности, ямы;
- отсутствуют места хранения велосипедов.

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

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта, является организация движения грузовых транспортных средств. Информация по грузовым автомобильным перевозкам внутри муниципального округа не имеется.

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог межмуниципального значения, улично-дорожной сети на территории Лебяжского муниципального округа, представлены в таблице 15.

Таблица 15

Наименование организации	Обслуживаемые дороги (местные, региональные, межмуниципальные, федеральные и т.д.)
АО «Вятавтодор»	региональные
ООО «Дорстрой»	Местные
ООО «Услуга»	местные
ИП Богатырёв	местные
ИП Багаев	местные
ФЛ Вараксин	местные
НАО «Карьер Приверх»	местные
ФЛ Муравин	местные
СПК «Вотский»	местные
ИП Алембаев	местные

Специальная техника для обслуживания дорог у предприятий имеется в достаточном количестве, перечень специальной техники представлен в таблице 16.

Таблица 16

Специализированная техника	Количество	Техническое состояние
КДМ	2	исправны
Автогрейдер	2	исправны
Погрузчики	1	исправны
Экскаваторы	1	исправны
Колесные тракторы со снегоочистительным оборудованием	6	исправны

Муниципальным заданием предусмотрена периодичность уборки автомобильных дорог местного значения согласно технической классификации автомобильных дорог. В соответствии с муниципальным заданием производятся работы по распределению противогололёдных материалов, очистке покрытия и обочин от снега (в том числе автобусных остановок, пешеходных переходов, заездных карманов, тротуаров), вывозу снега, очистке дорожных покрытий от мусора, уборке противогололёдного материала, обслуживанию дорожных знаков, разметки, текущего ремонта.

В целом, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб можно охарактеризовать как удовлетворительную.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В настоящее время на территории улично-дорожной сети Лебяжского муниципального округа светофорных объектов не имеется.

Для снижения аварийности сотрудниками ГИБДД ежедневно проводится

обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети.

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.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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 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.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры

без учёта экологических требований:

1. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2. Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3. Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4. Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5. При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6. Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

По данным Доклада об экологической ситуации и об охране окружающей среды в Кировской области в 2021 году, транспорт по-прежнему остается одним

из самых крупных загрязнителей окружающей среды на территории Кировской области. Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Лебяжского муниципального округа отсутствуют.

Атмосферный воздух

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель – май, октябрь – ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре – январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частое образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха. Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

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

- количество передвижных источников постоянно увеличивается;
- компонентный состав выбросов содержит более 200 вредных веществ, включая высокоопасные, являющиеся активными канцерогенами (бенз(а)пирен);
- низкое расположение точек выброса ЗВ способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;
- высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и вдоль транспортных путей усиливает их суммарный эффект;
- значительная степень урбанизации региона и недостаточный показатель пропускной способности дорожной сети, а также отсутствие защитных зеленых полос вдоль дорог либо их явная недостаточность приводят к усилению негативного воздействия данного вида загрязнения.

В целях стимулирования перевода автотранспорта на газомоторное топливо в Кировской области для автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, транспортный налог снижен в два раза.

Водные объекты

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий населенных пунктов и производственных площадок.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

- проведение авиационных работ;
- заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
- размещение стоянок транспортных средств.

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального

образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки), можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа

В Лебяжском муниципальном округе обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автотранспорта и автозаправочных станциях.

На территории Лебяжского муниципального округа расположены следующие действующие объекты обслуживания транспортной инфраструктуры:

Таблица 17

Объекты обслуживания транспортной инфраструктуры

Наименование сооружения	Местоположение	Краткая характеристика
Гараж-автомастерская	Кировская обл., пгт Лебяжье, ул. Комарова	автомастерская
Автомастерская	Кировская обл., пгт. Лебяжье, ул. Кооперативная, д. 38	автомастерская
Автомастерская	Кировская обл., пгт. Лебяжье, ул. Кооперативная, д. 57А	автомастерская
Автомастерская	Кировская обл., пгт. Лебяжье, ул. Кооперативная, д. 47А	автомастерская
Движение	Кировская обл, пгт. Лебяжье, ул. Петра Казанцева, д. 94	АЗС

Хранение личного транспорта на территории индивидуальной жилой застройки осуществляется в границах личных участков.

Жители многоквартирной жилой застройки осуществляют хранение личного транспорта на придомовых стоянках и в гаражах индивидуального транспорта.

Внешний транспорт.

Предлагаемая проектом генерального плана Лебяжского муниципального округа транспортная инфраструктура включает в себя сооружения внешнего транспорта, классификацию дорожной сети муниципального образования, улицы населённых пунктов. Транспортное сообщение в Лебяжском муниципальном округе осуществляется автомобильным транспортом.

Формирование оптимальной маршрутной сети, обновление основных средств транспортных предприятий, строительство объектов транспортной инфраструктуры и т.д. будет способствовать развитию отрасли и благотворно

скажется на развитии муниципального образования в целом.

Цели развития транспортной инфраструктуры:

- развитие отрасли на основе нормативных документов, отвечающих условиям современной экономической системы;
- улучшение качества транспортного обслуживания населения;
- повышение эффективности и безопасности функционирования транспорта;

Улучшение качества транспортного обслуживания населения может быть достигнуто посредством реализации следующих аспектов:

- формирование рынка транспортных услуг;
- оптимизация маршрутной сети.

Повышение эффективности и безопасности функционирования пассажирского транспорта может быть достигнуто посредством:

- улучшения состояния улично-дорожных сетей транспортных маршрутов;
- создания условий для безопасного проезда по искусственным сооружениям (мостам, путепроводам, искусственным неровностям).

На стадии генерального плана Лебяжского муниципального округа решаются следующие вопросы: обеспечение безопасных транспортных связей со всеми населенными пунктами поселения, лесным массивом, с/х угодьями, а также с объектами и сооружениями внешнего транспорта;

- экологические проблемы – создание санитарно-защитных зон от крупных автодорог, защита от шума и загрязнения;
- создание новых транспортных связей.

Мероприятия по развитию системы внешнего транспорта предполагают комплексное развитие единой транспортной инфраструктуры муниципального округа, включающее:

- формирование в соответствии с «Картой планируемого размещения объектов капитального строительства местного значения: автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений», выполненной в составе генерального плана Лебяжского муниципального округа распространенной сети дорог муниципального округа, обеспечивающей связанность с транспортной системой Кировской области;
- содержание и эксплуатация автодорог общего пользования в соответствии с действующими нормативами;
- выполнение комплекса мероприятий по организации безопасности дорожного движения.

- реконструкцию автомобильной дороги регионального значения «Криуша – Советск – Лебяжье – Вершинята» IV технической категории

протяженностью 43,634 км с повышением качества и технических параметров дорожного полотна – на расчетный срок СТП Кировской области;

- строительство автомобильной дороги местного значения «Лебяжье-Лаж-Кузнецово» IV технической категории протяженностью 39,365 км с повышением качества и технических параметров дорожного полотна – на расчетный срок реализации генерального плана;

- строительство автомобильной дороги местного значения Лебяжье – Уржум -Большие Шоры IV технической категории протяженностью 2,0 км с повышением качества и технических параметров дорожного полотна – на расчетный срок реализации генерального плана;

- капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения «Лебяжье-Красное- Приверх» IV технической категории протяженностью 12,2 км с повышением качества и технических параметров– на расчетный срок реализации генерального плана;

- капитальный ремонт моста через реку Лебедка на автодороге Лебяжье-Лаж- Кузнецово 6+031 км площадью 63,1 м2 с повышением качества и технических параметров – на расчетный срок реализации генерального плана;

- капитальный ремонт моста через реку Кокшинка на автодороге Лебяжье-Лаж- Кузнецово 35+003 км площадью 30,5 м2 с повышением качества и технических параметров– на расчетный срок реализации генерального плана;

- капитальный ремонт моста через реку Сердежка на автодороге Ветошкино-Вотское 3+704 км площадью 28,93 м2 с повышением качества и технических параметров– на расчетный срок реализации генерального плана;

- капитальный ремонт моста через реку Чамша на автодороге Ветошкино-Вотское 8+267 км площадью 28,93 м2 с повышением качества и технических параметров– на расчетный срок реализации генерального плана;

- капитальный ремонт моста через реку Байса на автодороге Лаж-Индыгойка 7+600 км площадью 24,60 м2 с повышением качества и технических параметров– на расчетный срок реализации генерального плана;

- строительство моста через реку Байса на автодороге Лебяжье-Уржум Елизарово Кокорево 11+921 км площадью 24,56 м2 с повышением качества и технических параметров– на расчетный срок реализации генерального плана.

Пассажирский транспорт.

- Организация системы маршрутного сообщения для связи районов между собой, Лебяжского муниципального округа с соседними муниципальными образованиями, а также с г. Киров - на расчётный срок реализации генерального плана;

- Размещение остановочных пунктов общественного транспорта с учётом соблюдения современных требований к техническим характеристикам

подобных сооружений, с учётом соблюдения правил безопасности дорожного движения, а также радиуса пешеходной доступности указанных объектов для населения, в т.ч. для маломобильных групп населения – 600 м – на расчётный срок реализации генерального плана.

Развитие улично-дорожной сети.

- создание уличной сети на вновь осваиваемых территориях в соответствии с принятыми нормативами и с учётом повышения уровня автомобилизации населения;
- реконструкция участков существующей улично-дорожной сети, характеризующихся высоким процентом износа, с повышением качества дорожного полотна и технических характеристик элементов улично-дорожной сети;
- содержание и эксплуатация улично-дорожной сети в соответствии с действующими нормативами;
- выполнение комплекса мероприятий по организации безопасности дорожного движения, в частности, по устройству пешеходных переходов и светофорного регулирования территории.

Воздушный транспорт

- строительство вертолетной площадки в пгт Лебяжье (по рекомендации Главного управления МЧС России по Кировской области) – на расчётный срок реализации генерального плана;

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа

При оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 28 января 2021 года №3 утверждает санитарные правила и нормы СанПиН 2.1.3684-21 «Санитарно-эпидемиологические требования к содержанию территорий городских и сельских поселений, к водным объектам, питьевой воде и питьевому водоснабжению, атмосферному воздуху, почвам, жилым помещениям, эксплуатации производственных, общественных помещений, организации и проведению санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий».

9. Схема территориального планирования Кировской области.

10. Генеральный план Лебяжского муниципального округа.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования. В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» № 131-ФЗ от 6 октября 2003 года (с изменениями на 14 июля 2022 года), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (с изменениями на 14 июля 2022 года), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (с изменениями на 14 июля 2022 года) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития

муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа 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 округа, 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 в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

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

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета и внебюджетных источников финансирования.

Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд источниками формирования которого являются:

- акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и

тяжеловесных грузов;

– субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах муниципального образования;

– безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства муниципального образования;

– денежные средства, поступающие в бюджет муниципального образования от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;

– денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;

– государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации муниципального образования специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;

– иные поступления в бюджет муниципального образования, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Думы Лебяжского муниципального округа Кировской области о бюджете муниципального образования на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И

ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЛЕБЯЖСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Создание и размещение объектов местного значения осуществляется для реализации Стратегии социально-экономического развития муниципального образования.

Стратегической целью социально-экономического развития Лебяжского муниципального округа на среднесрочную и долгосрочную перспективу является обеспечение высокого качества жизни населения и повышение привлекательности муниципального образования за счет создания экономически благополучного и социально комфортного пространства на территории Лебяжского муниципального округа.

Исходя из главной стратегической цели будут реализованы основные направления и задачи социально-экономического развития Лебяжского муниципального округа в долгосрочной перспективе:

- Развитие экономического потенциала;
- Развитие и укрепление человеческого потенциала;
- Улучшение условий проживания населения;
- Формирование эффективной системы управления.

Достижение цели возможно путем совершенствования системы привлечения инвестиционных ресурсов, механизма государственной поддержки инвестиционной деятельности.

Демографический прогноз

Прогноз социально-экономического развития Лебяжского муниципального округа

Таблица 18

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя по годам		
		на 01.01.2025	на 01.01.2030	на 01.01.2035
1	Население, чел.	5121	4273	3650
2	Возрастная структура населения: моложе трудоспособного возраста, чел.	681	585	500
	в трудоспособном возрасте, чел.	2279	1848	1577
	старше трудоспособного возраста, чел.	2161	1839	1573
2	Занято в экономике, чел.	1692	1721	1805
3	Уровень безработицы населения, %	1,1	1	1

Результаты прогноза численности населения и оценка демографической ситуации в период до 2035 года в целом по Лебяжскому округу позволяют сделать следующие выводы:

- общая численность населения к 2035 году уменьшится до 3650 человек;
- численность населения в трудоспособном возрасте также уменьшится на 702 человека и составит к 2035 году 1577 человек.

На протяжении последних лет на территории Лебяжского муниципального округа наблюдается постепенное снижение численности населения. Сложившиеся тенденции в спаде рождаемости и естественного прироста в значительной степени отражают сложность переходного периода в нашей стране. Для преломления сложившихся негативных процессов в демографической ситуации, сохранения и поддержания демографического потенциала округа необходимо достижение высоких темпов экономического роста, реализация национальных и региональных социальных проектов в области демографической политики, улучшения здравоохранения, образования, обеспечения населения доступным жильем, поддержания семьи и детства.

Для стимулирования уровня рождаемости необходимо способствовать укреплению института семьи, росту благосостояния населения, помощи многодетным, молодым и малообеспеченным семьям. Основные направления снижения уровня смертности связаны с предупреждением и снижением материнской и младенческой смертности, увеличением продолжительности жизни за счет сокращения летальных исходов населения трудоспособного возраста, улучшением качества жизни, созданием условий для укрепления здоровья и здорового образа жизни населения.

В основу расчетов демографических прогнозов населения на перспективу положен метод «передвижки возрастов», широко применяющийся специалистами-демографами во многих странах. Результаты прогнозов, полученные с использованием этого метода, определяются исходной половозрастной структурой населения и прогнозными значениями демографических коэффициентов. Проектная численность населения городского поселения определялась, основываясь на прогнозе показателей естественного и механического движения населения. Следует отметить, что естественная динамика численности населения в значительной степени инерционна и предсказуема. То есть негативные демографические процессы, происходящие в настоящее время, будут оказывать влияние на формирование населения поселения и в перспективе. Миграционная составляющая, в свою очередь, может испытывать значительные колебания из года в год, но, в то же время, гораздо легче поддаётся корректировке. На перспективу данным проектом принимается увеличение численности населения за счёт естественного прироста.

2.2. Прогноз транспортного спроса Лебяжского муниципального округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Лебяжском муниципальном округе позволяет сделать вывод о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. 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.

На перспективу сохраняется общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности.

Таблица 19

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Наименование показателя	Ед. изм.	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034
Количество муниципальных маршрутов	ед.	8	8	8	8	8	8
Протяженность муниципальных маршрутов	км	1391	1391	1391	1391	1391	1391
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	75	75	75	75	75	75
Количество перевезенных пассажиров	чел.	432	432	432	432	432	432

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие автомобильного сообщения внутри Лебяжского муниципального округа и обеспечение Лебяжского муниципального округа постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность Лебяжского муниципального округа в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь внутри муниципального образования будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих

производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус на расчетный срок остается основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе будет постепенно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

Таблица 20

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034
Железнодорожные станции	ед.	0	0	0	0	0	0
Автостанция	ед.	0	0	0	0	0	1
Порт, причал, пристань	ед.	0	0	0	0	0	0
Число вертолетных площадок, ВПП	ед.	0	0	0	0	0	1
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	0	0	0	0	0	1
Протяженность пешеходных тротуаров	км	0,654	0,987	1,487	1,788	1,788	3
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед.	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/1
Обеспеченность парковочным пространством	%	100	100	100	100	100	100
АЗС	ед.	1	1	1	1	1	2
СТО	ед.	2	2	2	2	2	2

2.4. Прогноз развития дорожной сети

Основными направлениями развития дорожной сети Лебяжского муниципального округа в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности автомобильных дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям за счет их ремонта и капитального ремонта, поддержания на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по капитальному ремонту и ремонту существующих участков улично- дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Лебяжского муниципального округа предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

Таблица 21

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2034 года, км

Показатели	Ед. изм.	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034
Протяженность построенных дорог общего пользования	км	0	0	0	0	0	34,365
Протяженность отремонтированных автомобильных дорог общего пользования	км	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	15
Площадь отремонтированных мостовых сооружений	п.м.	0	0	0	0	0	30
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	25	25	25	25	25	25

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации на 2034 год. не установлены.

Согласно региональных нормативов градостроительного проектирования Кировской области, уровень автомобилизации принимается следующий: на 1000 человек: 300 легковых автомобилей.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Места хранения легковых автомобилей должны включать в себя:

- упорядоченную систему ГСК с боксовыми гаражами,
- платные охраняемые автостоянки,
- многоярусные наземные или подземные гаражи-манежи.

Конкретное размещение мест хранения легковых автомобилей, СТО и АЗС должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов муниципального образования. Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый

сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Также факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по муниципальному образованию, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог

Таблица 22

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2034 года

Показатели	Ед. изм.	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034
Количество ДТП	ед.	6	5	4	3	2	1

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения. Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:
 - создать современную систему обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
 - повысить правовое сознание и предупреждение опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
 - повысить уровень обустройства автомобильных дорог общего

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

Если в расчетный срок данные мероприятия реализуются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды, программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1. автомобильный транспорт:

1.1. создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в водоемы и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;

1.2. с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия,

Предусмотрены ремонтные мероприятия основных улиц, строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;

1.3. дополнительным мероприятием по уменьшению шумового воздействия на жителей муниципального образования (при наличии соответствующего финансирования Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа) может стать возведение шумопоглощающих панелей в местах повышенного уровня шума;

1.4. перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;

2. пешеходное и велосипедное движение:

2.1. ключевые места организации велосипедного движения проложить в местах рекреации вдали от промышленных зон, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей.

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Лебяжского муниципального округа разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции.

Варианты 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. Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения капитального ремонта и нового строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

Вариант 2. Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями, с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству. На территории Лебяжского муниципального округа предполагается проведение мероприятий, направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. 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, увеличением деловой активности.

Вариант 3. Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности и

безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры и строительство новых участков дорог и сооружений транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет повышение инвестиционной привлекательности территории поселения, стабилизация и рост численности населения за счет увеличения рождаемости и снижения смертности, снижение числа трудовых маятниковых миграций.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 23

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2034 года

Показатель	Ед. изм.	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом	ед.	8	24	24	26
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Железнодорожные станции	ед.	0	0	0	0
Автостанции	ед.	0	1	1	1
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	63	60	63	70
Порт, причал, пристань	ед.	0	0	0	0
Число вертолетных площадок, ВПП	ед.	0	1	1	1
Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	%	н/д	60	80	100
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед.	0/0	0/0	0/0	0/3
Обеспеченность парковочным пространством	%	100	100	100	100
Протяженность автомобильных дорог общего пользования	км	1125,136	1125,136	1125,136	1125,136
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения					
Количество зарегистрированных ТС, ед.	ед.	н/д	9000	10000	10920

Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	н/д	240	270	300
Количество ДТП	ед.	18	22	18	11

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2034 г.

В третьем варианте предполагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров общественного транспорта. Оптимальным и максимальным вариантом развития предлагается – оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта с переходом на эффективные транспортные средства, учитывая то, что ежегодно пассажиропоток увеличивается. При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Варианты развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Лебяжского муниципального округа представляется реализация третьего варианта развития транспортной инфраструктуры.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия не предусматриваются.

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

Мероприятия не предусматриваются.

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

Мероприятия не предусматриваются.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 24

№ п/п	Наименование мероприятия	Планируемые сроки реализации, годы	Источники финансирования, %			
			Федеральный бюджет	Областной бюджет	Местный бюджет	Внебюджетные средства
1	Обустройство новых тротуаров и пешеходных переходов	2025-2034		Софинансирование в рамках региональных программ	Софинансирование в рамках региональных программ	Спонсорская помощь

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

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Лебяжского муниципального округа

1 Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Лебяжского муниципального округа Кировской области на 2022-2034 годы.

5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Таблица 25

Мероприятие	Планируемый год реализации	Источник финансирования
-------------	----------------------------	-------------------------

Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Тургенева, г. Лебяжьеа, Кировской области	2023	областной и муниципальные бюджеты
Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Грибоедова (от ул. Ленина до д.24, от д.24 до д.48)г. Лебяжьеа, Кировской области	2023	областной и муниципальные бюджеты
Ремонт автомобильной дороги по ул. Воровского (от д.29 до д. 31) Лебяжского муниципального округа Кировской области	2023	областной и муниципальные бюджеты
Капитальный ремонт автомобильных дорог	2024	областной и муниципальные бюджеты
Строительство автомобильных дорог микрорайона компактной застройки в н.п. Десятуха Лебяжского района Кировской области	2024	областной и муниципальные бюджеты
Капитальный ремонт автомобильных дорог	2025	областной и муниципальные бюджеты
Капитальный ремонт автомобильных дорог	2026	областной и муниципальные бюджеты
Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Гвардейская (от з.у. 119 до ул. Мирная), ул. Мирная (от ул.Гвардейская до ул. Зеленая Дубрава) в с. Чубковичи Лебяжского муниципального округа Кировской области Капитальный ремонт автомобильных дорог	2027	областной и муниципальные бюджеты
Нанесение дорожной разметки	2022-2034	областной и муниципальные бюджеты
Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН	2022-2034	областной и муниципальные бюджеты

5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории Лебяжского муниципального округа не планируются, ввиду их нецелесообразности.

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

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

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

Таблица 26

	Планируемые	Источники финансирования, %
--	-------------	-----------------------------

Наименование мероприятия	сроки	муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Мониторинг реализации программы	2025-2034	100	-

6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПОПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ

ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения Лебяжского муниципального округа.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

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

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства областного бюджета, бюджета Лебяжского муниципального округа, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из краевого бюджета определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации,

с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

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

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров строительства на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строящегося объекта.

Стоимость разработки проектной документации объектов капитального строительства определена на основании «Справочников базовых цен на проектные работы для строительства». Базовая цена проектных работ устанавливается в зависимости от основных натуральных показателей проектируемых объектов и приводится к текущему уровню цен умножением на коэффициент, отражающий инфляционные процессы на момент определения цены проектных работ для строительства согласно Письму № 34695- ХМ/09 от 09.12.2016г. Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

Ориентировочная стоимость строительства зданий и сооружений определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цены строительства, по существующим сборникам ТЕР в ценах и нормах 2001 года, а также с использованием сборников УПВС в ценах и нормах 1969 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2021 года с коэффициентами согласно:

- Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
- Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
- Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;
- Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
- Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
- Письму № 3004-ЛС/08 от 06.02.2015 г. Минстроя Российской Федерации;

Федерации.

Расчетная стоимость мероприятий указана с применением индексов-дефляторов, определяемым на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. В связи с отсутствием Проекта на данной стадии, предварительная (расчетная) стоимость строительства составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной документации. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

- стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;
- стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
- стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;
- оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории. Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 6.1.

Включают в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Объемы финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Лебяжского муниципального округа

№ п/п	Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей						
		Всего	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030-2034 гг.
1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта							
1.1	Мероприятия не предусматриваются							
2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов							
2.1	Мероприятия не предусматриваются							
3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства							
3.1	Мероприятия не предусматриваются							
4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения							
4.1	Мероприятия не предусматриваются							
5	Мероприятия по развитию сети дорог Лебяжского муниципального округа							
5.1	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Лебяжского муниципального округа Кировской области	77 292,5	15 458,5	15 458,5	15 458,5	15 458,5	15 458,5	-
6	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков							

6.1	Мероприятия не предусматриваются							
7	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем							
7.1	Мероприятия не предусматриваются							
8	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения субъектов экономической деятельности							
8.1	Мониторинг реализации программы							

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2025-2034 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ

ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета муниципального образования, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются

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

по формуле:

где E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F_i - фактическое значение i -го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N_i - плановое значение i -го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета муниципального образования, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий

программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$Y_{\text{эф}} = \Phi_{\text{ф}}/\Phi_{\text{п}},$$

где $Y_{\text{эф}}$ - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

$\Phi_{\text{ф}}$ – фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

$\Phi_{\text{п}}$ - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс.рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий ($Y_{\text{эф}}$ 95%);
- удовлетворительный ($Y_{\text{эф}}$ 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка- социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	Мероприятия не предусматриваются	
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	Мероприятия не предусматриваются	
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение безопасности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей	Мероприятия не предусматриваются	
Развитие инфраструктуры пешеходного велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, и повышение безопасности дорожного движения	Обустройство пешеходных переходов, установка ограждений возле дорожных пешеходов	Снижение времени в пути пешеходам на 15%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 50%, организация велосипедных маршрутов

<p>Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дороги/или их участков</p>	<p>Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы</p>	<p>Нанесение дорожной разметки Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН</p>	<p>Снижение вероятности ДТП на 30 %, снижение загрузки улично-дорожной сети на 70%.</p>
<p>Внедрение интеллектуальных транспортных систем</p>	<p>Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>	<p>Мероприятия не предусматриваются</p>	<p>-</p>
<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Реконструкция, капитальный ремонт и ремонт дорог</p>	<p>Увеличение скорости движения на 20%, снижение времени в пути на 20%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 15%, улучшение качества обслуживания территорий на 30%, снижение износа улично- дорожной сети на 70 %</p>

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА,

РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЛЕБЯЖСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории края является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

быть признана эффективной.

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех

мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования 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 Кировской 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 муниципального образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и

транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

– создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

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

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

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере

дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.
