

Общество с ограниченной ответственностью

«Строй Инвест Проект»



УТВЕРЖДАЮ:

Генеральный директор

В.В. Васютин

2018 г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
сельского поселения Котлубанское Городищенского муниципального района
Волгоградской области
(Муниципальный контракт от 24.10.2018 № 18003892-СОК)

Этап 2 (заключительный)

Руководитель темы

Я. В. Янко

г. Москва 2018

ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Котлубанское Городищенского муниципального района Волгоградской области на 2019-2033 годы

Наименование Программы	Муниципальная программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Котлубанское Городищенского муниципального района Волгоградской области на 2019-2033 годы (далее - Программа).
Основание для разработки Программы	П. 9 ч. 3 ст. 8 Градостроительного кодекса РФ; Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Цель Программы	Обеспечение развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Котлубанское с повышением уровня ее безопасности.
Задачи Программы	Обеспечение проектирования строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры; Обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры; Повышение безопасности дорожного движения на территории поселения.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Доля улично-дорожной сети поселения с твердым покрытием; Доля улично-дорожной сети поселения в нормативном технико-эксплуатационном состоянии; Численность населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием.
Сроки и этапы реализации Программы	2019 – 2033 годы: 1 этап – 2019-2023 годы; 2 этап – 2024-2028 годы; 3 этап – 2029-2033 годы.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	Приведение улично-дорожной сети в нормативное технико-эксплуатационное состояние Повышение уровня безопасности дорожного движения. Мероприятия уточняются в соответствии с результатами исполнения отдельных мероприятий и этапов реализации программы, а также с объемами планируемых бюджетных обязательств
Финансовое обеспечение Программы	Средства федерального бюджета (тыс. руб.) –

	1 этап	
	2019 год	— 0
	2020 год	— 0
	2021 год	— 0
	2022 год	— 0
	2023 год	— 0
	2 этап	
	2024 год	— 0
	2025 год	— 0
	2026 год	— 0
	2027 год	— 0
	2028 год	— 0
	3 этап	
	2029-2033 годы	— 0
	Средства регионального бюджета (тыс. руб.) —	
	1 этап	
	2019 год	— 0
	2020 год	— 0
	2021 год	— 0
	2022 год	— 0
	2023 год	— 0
	2 этап	
	2024 год	— 0
	2025 год	— 0
	2026 год	— 0
	2027 год	— 0
	2028 год	— 0
	3 этап	
	2029-2033 годы	— 0
	Средства местного бюджета (тыс. руб.) —	
	1 этап	
	2019 год	— 1500
	2020 год	— 0
	2021 год	— 1169
	2022 год	— 4777
	2023 год	— 2882
	2 этап	
	2024 год	— 8820
	2025 год	— 5758
	2026 год	— 3878
	2027 год	— 11839
	2028 год	— 0
	3 этап	
	2029-2033 годы	— 0

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы	Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования; Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования; Снижение доли транспортной инфраструктуры, находящейся в ненормативном технико-эксплуатационном состоянии.
Заказчик Программы	Администрация Городищенского муниципального района Волгоградской области.
Ответственный исполнитель Программы	ООО «Строй Инвест Проект»

Содержание

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	189
1.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации РФ и субъектов РФ	189
1.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	189
1.2.1. Социально-экономическая характеристика поселения	189
1.2.2. Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта	190
1.2.3. Оценка транспортного спроса.....	190
1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры поселения по видам транспорта	191
1.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	191
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, обеспеченность парковочными местами	192
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	193
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения	193
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	193
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	193
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	196
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры	197
1.11.1. Характеристика существующих условий	197
1.11.2. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры	197
1.11.3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....	197
1.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	198
2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов	199
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.....	199
2.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	199
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	200
2.3.1. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры	200
2.4. Прогноз развития дорожной сети.....	200
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	200
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения	201
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	202
3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	203
3.1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры	203
3.2. Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры	203

3.3	Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	203
4.	Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий	204
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	204
6.	Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	209
7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории	209

1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1 Анализ положения поселения в структуре пространственной организации РФ и субъектов РФ

Котлубанское сельское поселение является муниципальным образованием Городищенского муниципального района Волгоградской области. Площадь территории Котлубанского сельского поселения составляет 18 103,3 га.

Котлубанское сельское поселение образовано на основании Закона Волгоградской области «О внесении изменений в закон Волгоградской области от 14.05.2005 г. №1058-ОД «Об установлении границ и наделении статусом Городищенского района и муниципальных образований в его составе»

Котлубанское сельское поселение расположено в 50 км к западу от г. Волгограда, граничит с Самофаловским сельским поселением, Ерзовским городским поселением Городищенского муниципального района, Дубовским и Иловлинским муниципальными районами Волгоградской области.

По территории поселения проходит 6,7 км дорог, в том числе дороги с твердым покрытием 6,7 км.

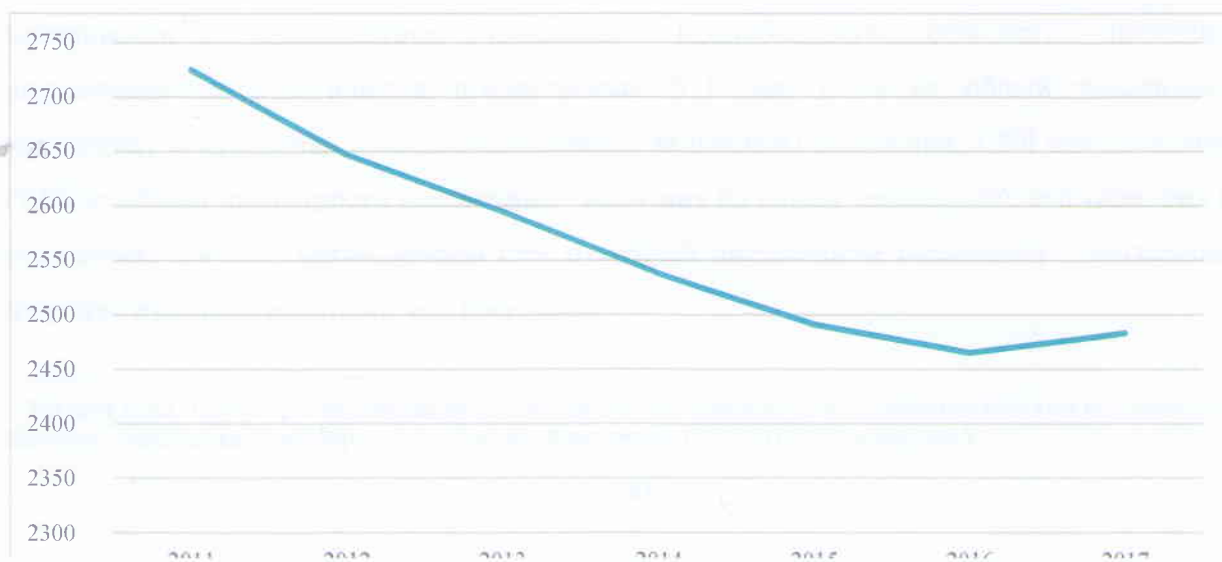
Общая протяжённость улиц, проездов и набережных — 14,2 км, общая протяжённость освещённых частей улиц, проездов, набережных — 10,6 км.

1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

1.2.1 Социально-экономическая характеристика поселения

Численность постоянно населения по данным паспорта социально-экономического развития Котлубанского сельского поселения за 2017 г. составляет 2 483 чел.

В целом, в последние годы демографическая ситуация характеризуется снижением



численности населения в сельском поселении (Рисунок 1).

Рисунок 1 — Динамика численности населения Котлубанского сельского поселения Волгоградской области за 2011–2017 гг. (по данным паспортов социально-экономического развития Котлубанского сельского поселения за 2011—2017 гг.).

На территории Котлубанского сельского поселения расположены 2 организации:

- ОАО «Сады Придонья»
- Поселковая библиотека

Одним из видов экономической деятельности поселка в настоящее время является розничная торговля.

1.2.2 Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

На территории Котлубанского сельского поселения утверждены градостроительные документы:

- Генеральный план Котлубанского сельского поселения,
- Правила землепользования и застройки Котлубанского сельского поселения,
- Схема территориального планирования Городищенского муниципального района Волгоградской области,
- Схема территориального планирования Волгоградской области.

Жилищное строительство осуществляется населением за свой счет (включая заемные средства). Новое жилищное строительство предполагается осуществить на свободных территориях за счет индивидуальной застройки.

Жилищный фонд — 51,4 тыс. кв. м.

Населенные пункты Котлубанского сельского поселения сформированы застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети

Жилищный фонд поселения пополняется за счет индивидуального строительства.

1.2.3 Оценка транспортного спроса

Согласно характеристике подвижности населения в населенных пунктах различной численности²⁵, транспортное поведение Котлубанского сельского поселения характеризуется следующими показателями: 571 чел. (23% от общей численности населения) «мигрантов» – часто выезжающих за пределы поселения, 1788 чел «оседлых» (72% от общей численности населения) – живущих на одном месте, редко выезжающих из поселения, 124 чел. «отходников» (5% от общей численности населения) – уезжающих надолго, живущих месяцами вне поселения.

²⁵ Мулеев Е.Ю. Транспортное поведение населения России: краткий отчет о социологическом исследовании. Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, Москва, 2015.

Транспортная подвижность – фундаментальный параметр в истории отечественных исследований перемещений населения. Средняя транспортная подвижность сельского поселения составляет 2 перемещения день²⁶. Таким образом, транспортный спрос Котлубанского сельского поселения можно оценить ориентировочно в 4 966 перемещений в день.

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

В настоящее время транспортные потребности жителей и организаций на территории Котлубанского сельского поселения реализуются средствами автомобильной дороги.

Потребность внутрипоселковых перемещений населения реализуется с использованием личного автотранспорта либо в пешем порядке. Межселенные и межрегиональные перемещения осуществляются с использованием личного транспорта.

Грузовой автотранспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная.

Сложившаяся улично-дорожная сеть Котлубанского сельского поселения компактна.

Инфраструктура воздушного и железнодорожного транспорта в пределах сельского поселения не представлена.

1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

По территории поселения проходит 6,7 км дорог, в том числе дороги с твердым покрытием 6,7 км.

В связи с длительным сроком эксплуатации дорог, находящихся в муниципальной собственности, без проведения капитального ремонта, увеличением интенсивности движения транспорта, износа дорожного покрытия, а также вследствие погодно-климатических условий возникла необходимость в проведении ремонта дорог.

В результате анализа улично-дорожной сети Котлубанского сельского поселения выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- неудовлетворительное техническое состояние поселковых улиц и дорог;
- недостаточность ширины проезжей части (4-6 м);
- значительная протяженность грунтовых дорог;
- отсутствие дифференцирования улиц по назначению;

²⁶ Ваксман С.А. Социально-экономические проблемы прогнозирования развития систем массового пассажирского транспорта в городах. Екатеринбург: Изд-во Ур. гос. экон. ун-та, 1996 – 289 с.

- отсутствие искусственного освещения;
- отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

Дороги Котлубанского сельского поселения расположены в границах населенного пункта, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Дороги на территории Котлубанского сельского поселения, переданы в собственность администрации поселения, на основании распоряжения Главы Администрации Городищенского муниципального района Волгоградской области №1043-р от 18.12.2006 года «О разграничении имущества, находящегося в муниципальной собственности, между муниципальным образованием Городищенский муниципальный район и вновь образованными в его составе муниципальными образованиями» передаточным актом.

Обслуживание дорог осуществляется администрацией Котлубанского сельского поселения с привлечением подрядных организаций по муниципальным контрактам на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог и дорожных сооружений на территории Котлубанского сельского поселения. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог, включающие в себя работы по ремонту автомобильных дорог (отсыпка щебнем, асфальтовой крошкой, ямочный ремонт).
2. Расчистка дорог от снега в зимний период;
3. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
4. Монтаж/демонтаж искусственных неровностей для принудительного снижения скорости по соответствующему распоряжению Заказчика.
5. Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков, предоставленной Заказчиком.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, обеспеченность парковочными местами

Уровень автомобилизации Котлубанского сельского поселения составил 361 ед./1000 жителей в 2017 г.

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Специализированные парковочные и гаражные комплексы в Котлубанском сельском поселении отсутствуют. Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Транспортное обслуживание населения осуществляется по пригородным автобусным маршрутам №113 «г. Волгоград (АВ) — п. Варламовский» и №627.2.Т «г. Фролово (АС) — г. Волгоград (АВ)».

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения

Для передвижения пешеходов в Котлубанском сельском поселении тротуары не предусмотрены.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Котлубанского сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Маршруты движения грузового транспорта не предполагают заезда в жилую зону. Это создает условия для снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха особенно в периоды жары и засухи, снижает нагрузку на дорожно-транспортную сеть поселка и уровень аварийности.

1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

По данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг. в Городищенском муниципальном районе Волгоградской области за период 2015-2018 гг. было зарегистрировано 294 случая дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП): 95

случаев в 2015 г., 83 случая в 2016 г., 67 случаев в 2017 г., 49 случаев в 2018 г. (до октября 2018 г.).

Наиболее распространенными типами ДТП в Городищенском районе являются столкновение (в среднем около 44% случаев) и наезд на пешехода (в среднем около 19% случаев), следующую позицию занимают случаи опрокидывания (в среднем 17% случаев) (Рисунок 2).

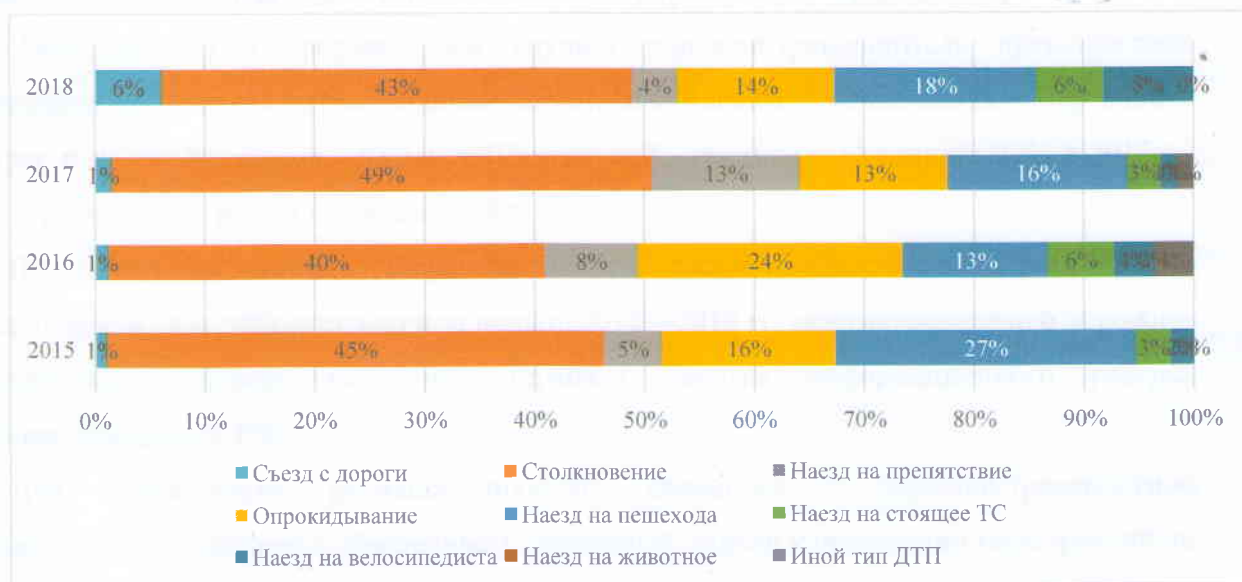


Рисунок 2 — Распределение случаев ДТП по типам происшествия в Городищенском муниципальном районе Волгоградской области Российской Федерации по открытым данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг.

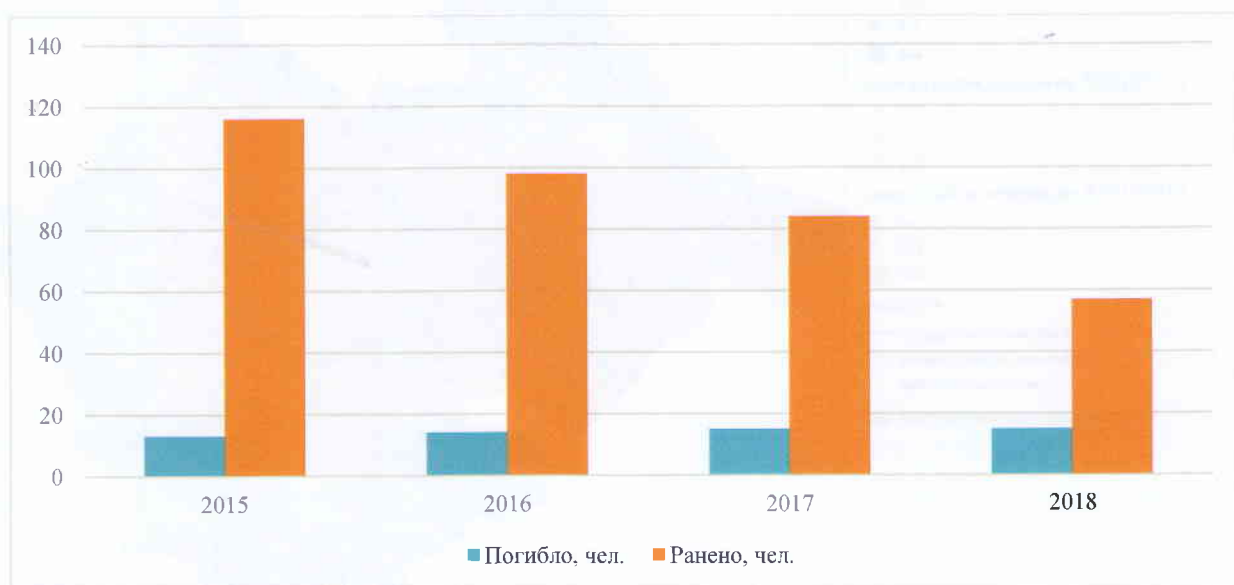


Рисунок 3 — Число погибших и раненых в случаях ДТП в Городищенском муниципальном районе Волгоградской области Российской Федерации по открытым

данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг.

В общей сложности среднее соотношение погибших и раненых людей в результате ДТП в Городищенском муниципальном районе за 2015—2018 гг. равно 1:7 (Рисунок 3).

За период с января 2015 г. по сентябрь 2018 г. по открытым данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) в среднем 28% случаев дорожно-транспортных происшествий произошло на участках автомобильной дороги М-6 Каспий – Качалинская – Вертячий – Гумрак и А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский - граница с Украиной: 29% в 2015 г., 32% в 2016 г., 22% в 2017 г., 28% в 2018 г.

По открытым данным информационного ресурса «БезопасныеДороги.РФ» в Котлубанском сельском поселении за период 2016—2018 гг. зарегистрировано 6 дорожно-транспортных происшествий (по открытым данным информационного ресурса «БезопасныеДороги.РФ»).

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

Число погибших в результате ДТП на автодорогах федерального, регионального и межмуниципального значения Городищенского муниципального района Волгоградской области за период 2016-2018 гг.*

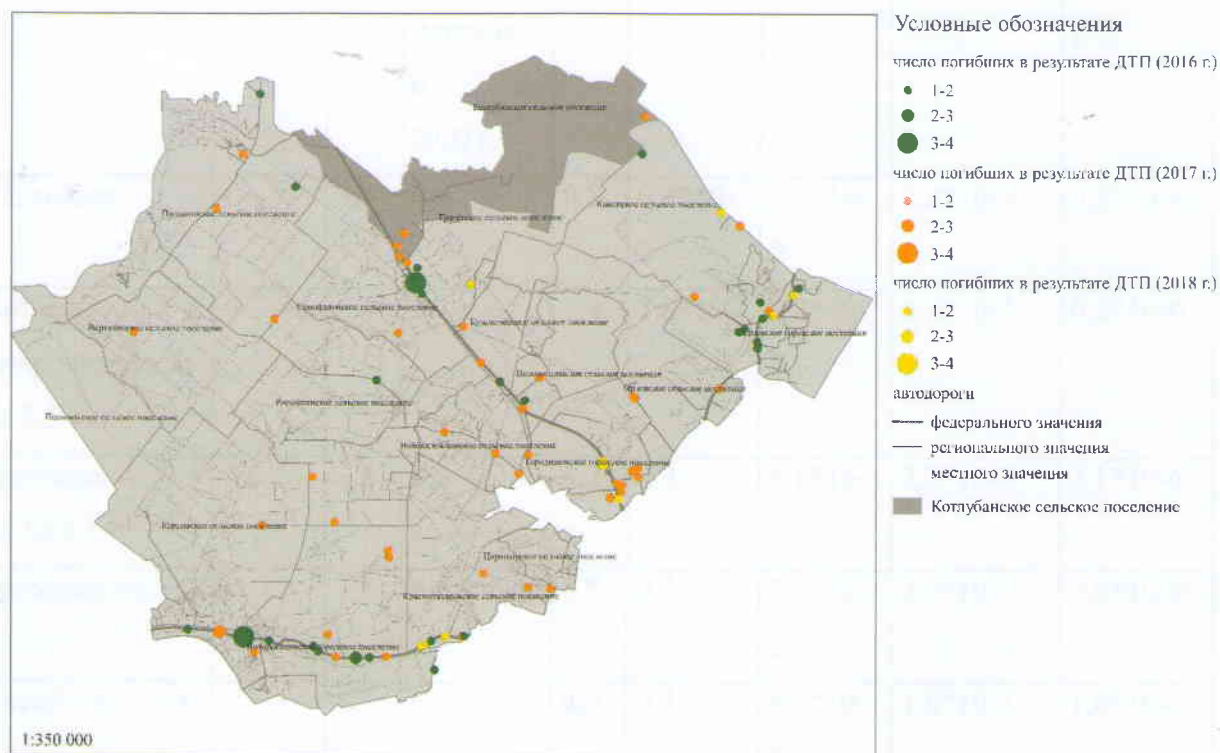


Рисунок 4 — Число погибших в результате ДТП на автодорогах федерального, регионального и межмуниципального значения Городищенского муниципального района

Волгоградской области за период 2016–2018 гг. (Котлубанское сельское поселение выделено темным цветом на картосхеме).

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

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», представленным в последнем исследовании рынка автокомпонентов и запчастей средний пробег легкового автомобиля в России составляет 16,7 тыс. км в год.

Так, по методике научно-исследовательского института охраны атмосферного воздуха²⁷, с учетом значений удельных пробеговых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей (Таблица 1) в 2017 г. суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта в Котлубанском сельском поселении составил 24,157 тонны (Таблица 2).

Таблица 1. Значения удельных пробеговых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей по ГОСТ Р 56162-2014 «Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу. Метод расчета выбросов от автотранспорта при проведении сводных расчетов для городских населенных пунктов, для разных групп автомобилей».

Наименование группы автомобилей	Номер группы	Выброс загрязняющего вещества, г/км						
		CO	NO _x (в пересчете на NO ₂)	CH	Сажа	SO ₂	Формальдегид	Бенз(а)пирен
Легковые	I	3,5	0,9	0,8	0,7*10 ⁻²	1,5*10 ⁻²	3,2*10 ⁻³	0,3*10 ⁻⁶
Автофургоны и микроавтобусы до 3,5 т	II	8,4	2,1	2,4	3,8*10 ⁻²	2,8*10 ⁻²	8,4*10 ⁻³	0,8*10 ⁻⁶
Грузовые от 3,5 до 12 т	III	6,8	6,9	5,2	0,4	5,1*10 ⁻²	2,2*10 ⁻²	2,1*10 ⁻⁶
Грузовые св. 12 т	IV	7,3	8,5	6,5	0,5	7,3*10 ⁻²	2,5*10 ⁻²	2,6*10 ⁻⁶
Автобусы св. 3,5 т	V	5,2	6,1	4,5	0,3	4,2*10 ⁻²	1,8*10 ⁻²	1,8*10 ⁻⁶

²⁷ Донченко В., Куний Ю, Рузский А., Виженский В. Методы расчета выбросов от автотранспорта и результаты их применения — М.: ОАО «НИИАТ», 2014.

Таблица 2. Значения суммарного выброса загрязняющих веществ от автотранспорта, массовых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей Котлубанского сельского поселения.

Наименование загрязняющего вещества	CO	NOx (в пересчете на NO2)	CH	Сажа	SO2	Формальдегид	Бенз(а)пирен
Массовый выброс загрязняющего вещества, тонн	16,181	4,161	3,699	0,032 363	0,069	0,015	0,0000014
Суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта, тонн							24,157

1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

1.11.1 Характеристика существующих условий

В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть и снижается уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта.

Ведётся активное вовлечение новых территорий в строительство новых площадей индивидуального жилья.

1.11.2 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

Проектные решения по развитию сети внешних автодорог предусматривают мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда. Помимо этого, предусматривается поддержка состояния автомобильных дорог с целью сохранения заявленной протяжённости дорог той или иной категории.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры на долгосрочную перспективу связаны с приведением имеющейся улично-дорожной сети в нормативное технико-эксплуатационное состояние, постепенное снижение доли протяженности улично-дорожной сети, не имеющей твердого покрытия.

1.11.3 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

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

- "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 №190-ФЗ,
- 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",
- Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ "О безопасности дорожного движения",
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 №1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов".

На территории Котлубанского сельского поселения также действуют следующие документы:

- Государственная программа Волгоградской области "Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения в Волгоградской области",
- Схема территориального планирования Волгоградской области,
- Схема территориального планирования Городищенского муниципального района Волгоградской области,
- Правила землепользования и застройки Котлубанского сельского поселения Городищенского муниципального района Волгоградской области.
- Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Городищенского муниципального района на 2016-2018 годы»
- Муниципальная программа «Ремонт автомобильных дорог общего пользования в Городищенском муниципальном районе на 2016 - 2018 годы»
- Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Городищенского муниципального района на 2019-2021 годы»

1.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

По данным паспорта муниципального образования Котлубанского сельского поселения в 2017 г. на формирование дорожных фондов муниципального образования Котлубанского сельского поселения были выделены средства из местного бюджета в размере 359,00 тыс. рублей.

2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

На территории Котлубанского сельского поселения в расчётный период проекты на строительство многоквартирных домов не разрабатывались.

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

Строительство объектов, не относящихся к жилищной сфере, не планируется.

2.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Согласно тренду изменения численности населения Котлубанского сельского поселения, который можно описать логарифмической зависимостью $y = -106,1\ln(x) + 2703,7$ можно прогнозировать незначительное снижение численности населения к 2033 г. (Рисунок 5).

Так, в данной связи также можно описать прогнозируемый тренд незначительного снижения уровня транспортного спроса населения Котлубанского сельского поселения (в 2023 г. – 4 943 перемещений в день, в 2028 г. – 4 918 перемещений в день, в 2033 г. – 4 897 перемещений в день).

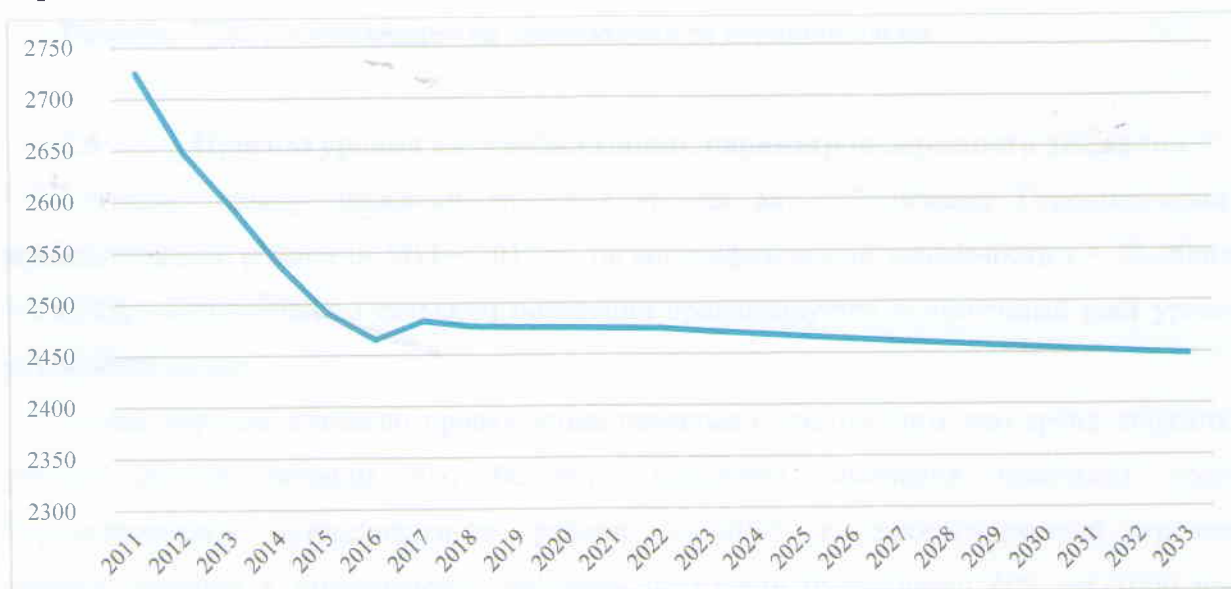


Рисунок 5 — Прогнозируемая численность населения Котлубанского сельского поселения в 2018—2033 гг.

В связи с тем, что в Котлубанском сельском поселении обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено, и передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта,

прогнозируемый транспортный спрос касается по большей части передвижений на личном автомобильном транспорте.

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

2.3.1 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

В период реализации транспортная инфраструктура не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

2.4 Прогноз развития дорожной сети

Средства дорожного фонда Котлубанского сельского поселения могут позволить сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, а также построить новые автомобильные дороги.

Основным направлением развития дорожной сети с. Кузьмичи в период реализации программы является обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

Развитие УДС с увеличением ее протяженности нерационально.

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Согласно тренду динамики значения уровня автомобилизации Городищенского муниципального района за 2011—2017 гг. по логарифмической зависимости $y = 22,26 \ln(x) + 58,243$, в Котлубанском сельском поселении прогнозируется постепенный рост уровня автомобилизации.

Таким образом, согласно проведенным расчетам с учетом того, что тренд динамики уровня автомобилизации Котлубанского сельского поселения повторяет тренд Городищенского муниципального района, в 2033 г. прогнозируемый уровень автомобилизации в Котлубанском сельском поселении будет равен 406 авт./1000 чел. (Рисунок 6).

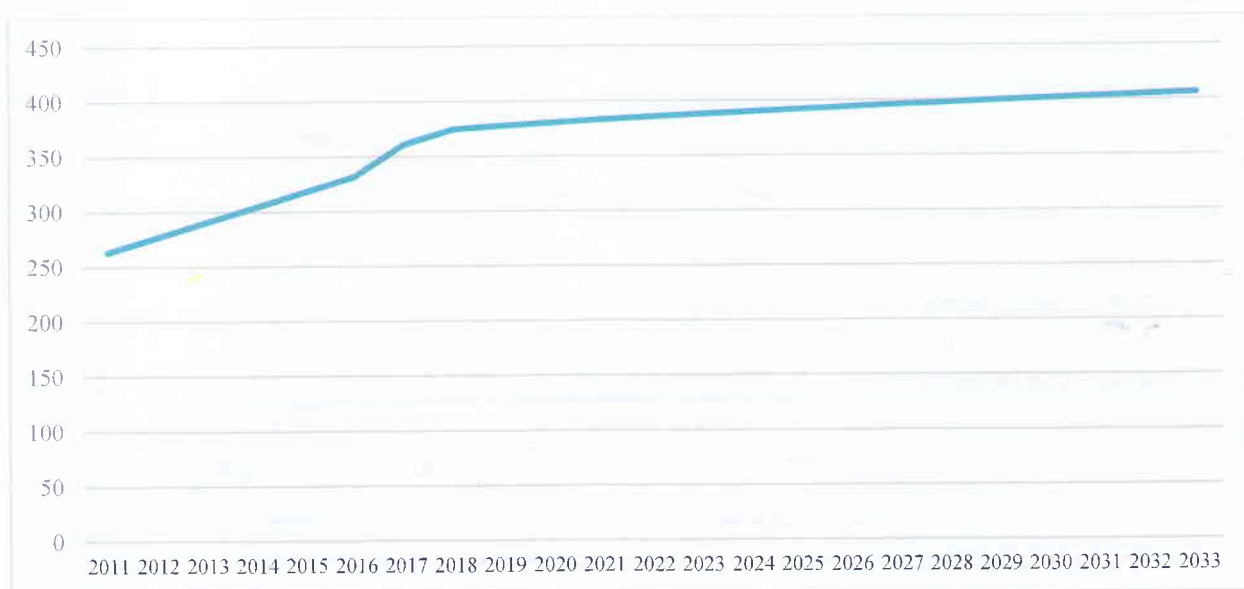


Рисунок 6 — Динамика изменения уровня автомобилизации за 2011—2017 гг. и прогнозируемый уровень автомобилизации в 2018—2033 гг. Котлубанского сельского поселения.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Основной целью Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы, утвержденной по распоряжению Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» является повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году. В качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

(«социальный риск» – число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения²⁸).

По данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг. в Городищенском муниципальном районе Волгоградской области общий тренд динамики числа погибших людей в результате ДТП описывается логарифмической зависимостью $y = -39,5\ln(x) + 120,13$, характеризующей постепенное снижение числа погибших людей (Рисунок 7).

²⁸ Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы, утвержденной по распоряжению Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»

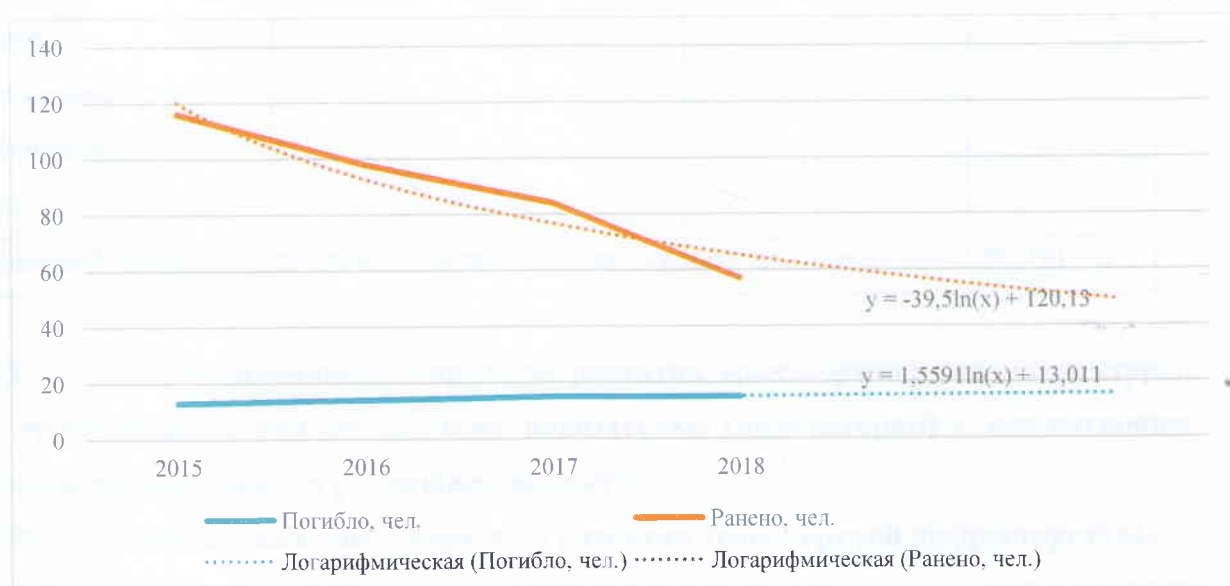


Рисунок 7 — Число погибших в результате ДТП на автодорогах Городищенского муниципального района Волгоградской области за период 2015–2018 гг. (по данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг.).

Прогнозируемое положение в Котлубанском сельском поселении касательно безопасности дорожного движения характеризуется сохранением нынешнего уровня показателя погибших людей в результате дорожно-транспортных происшествий, равному нулю.

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

Согласно проведенным расчетам прогноза уровня автомобилизации в 2033 г. в Котлубанском сельском поселении будет равен 406 авт./1000 чел. с учетом того, что тренд динамики уровня автомобилизации Котлубанского сельского поселения повторяет тренд Городищенского муниципального района, в 2033 г. суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта в 2033 г. составит 86,791 тонн (Таблица 3).

Таблица 3. Значения прогнозируемого в 2033 г. суммарного выброса загрязняющих веществ от автотранспорта, массовых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей Котлубанского сельского поселения.

Наименование загрязняющего вещества	CO	NOx (в пересчете на NO2)	CH	Сажа	SO2	Формальдегид	Бенз(а)пирен
Массовый	58,135	14,949	13,28	0,116	0,249	0,053	0,000005

выброс загрязняюще го вещества, тонн			8				
Суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта, тонн							86,791

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

3.1 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры

Исходя из анализа сложившейся ситуации можно выделить три варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит с опережением сроков и превышением объемов, запланированных Программой на строительство дорог. Вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры и строительство и реконструкцию отдельных участков дорог;

- инерционный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для осуществления Программных мероприятий. Вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный - вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры и строительство отдельных участков дорог в меньших объемах, чем запланировано Программой.

3.2 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

В качестве целевого показателя комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рассматривается «дефицит качества» транспортной инфраструктуры, в котором можно выделить два индикатора:

Низкие эксплуатационные качества улично-дорожной сети:

- a. Низкая доля дорог с твердым покрытием
- b. Несоответствие состояния УДС нормативным требованиям

Важнейшей целью работ по развитию УДС является повышение протяженности УДС, соответствующей нормативному технико-эксплуатационному состоянию. Предполагается проведение мероприятий, направленных на увеличение протяженности дорог с твердым покрытием, повышение уровня безопасности дорожного движения.

3.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

По результатам оценки существующего состояния транспортной инфраструктуры и бюджетной обеспеченности муниципального образования в рамках реализации данной Программы предлагается принять инерционный сценарий развития, который будет основываться на сохранении текущих показателей развития, существующих условий и особенностей транспортной инфраструктуры и системы управления.

В рамках данного сценария предусмотрено сохранение и поддержании существующей УДС и искусственных сооружений на дорогах местного и регионального значения, включая своевременную замену или ремонт объектов, находящихся в неудовлетворительном и аварийном состоянии. Основные типы мероприятий включают ремонт, реконструкцию, капитальный ремонт УДС различных категорий местного значения, комплексную схему организации дорожного движения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

4 Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

Приоритетными направлениями деятельности по развитию транспортно-дорожного комплекса в прогнозируемом периоде остаются своевременное выполнение ремонта автомобильных дорог общего пользования, тротуаров, пешеходных дорожек, усиление дорожных конструкций существующих автодорог.

Мероприятия Программы направлены на решение вопросов развития транспортной инфраструктуры поселения с повышением уровня ее безопасности. Полный перечень мероприятий программы представлен в Таблице 4.

Указанные объемы финансирования и перечень мероприятий могут корректироваться в зависимости от располагаемого объема финансирования и актуализации задач градостроительного развития. В соответствии с этим в данную программу могут вноситься корректировки.

5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Мероприятия, предусматриваемые к реализации на территории поселения в краткосрочной перспективе, приведены в Таблице 4. Мероприятия, предусматриваемые к реализации на территории поселения в долгосрочной перспективе, приведены в Таблице 5. Затраты указываются в тыс. руб.

Средства федерального бюджета (тыс. руб.) –

1 этап

2019 год	– 0
2020 год	– 0
2021 год	– 0
2022 год	– 0
2023 год	– 0

2 этап

2024 год	– 0
2025 год	– 0
2026 год	– 0
2027 год	– 0
2028 год	– 0

3 этап

2029-2033 годы	– 0
----------------	-----

Средства регионального бюджета (тыс. руб.) –

1 этап

2019 год	– 0
2020 год	– 0
2021 год	– 0
2022 год	– 0
2023 год	– 0

2 этап

2024 год	– 0
2025 год	– 0
2026 год	– 0
2027 год	– 0
2028 год	– 0

3 этап

2029-2033 годы	– 0
----------------	-----

Средства местного бюджета (тыс. руб.) –

1 этап

2019 год	– 1500
2020 год	– 0
2021 год	– 1169
2022 год	– 4777
2023 год	– 2882

2 этап

2024 год	– 8820
----------	--------

2025 год	– 5758
2026 год	– 3878
2027 год	– 11839
2028 год	– 0

3 этап	
2029-2033 годы	– 0

Таблица 4. Перечень мероприятий к реализации на краткосрочную перспективу**.

Тип мероприятия	Место мероприятия	Мероприятие	Мощность	Ед. изм	2019				всего
					всего	ф*	р	м	
1	2	3	4	5	6	7	8	10	10
ремонт, повышение уровня БДД	проезд от Республиканская до кладбища, Котлубань	Ремонт третьестепенной улицы	0,3	км	1500	0	0	1500	
ремонт, повышение уровня БДД	Профсоюзная, Котлубань	Ремонт второстепенной улицы	0,1	км	0	0	0	0	
ремонт, повышение уровня БДД	80 Гвардейской дивизии, Котлубань	Ремонт второстепенной улицы	0,5	км	0	0	0	0	
ремонт, повышение уровня БДД	Пролетарская, Котлубань	Ремонт второстепенной улицы	0,3	км	0	0	0	0	

*ф — средства федерального бюджета

р — средства регионального бюджета

м — средства местного бюджета

** Мероприятия уточняются в соответствии с результатами исполнения отдельных мероприятий и э

2020			2021				2022				2023			
Ф	Р	М	всего о	Ф	Р	М	всего о	Ф	Р	М	всего о	Ф	Р	М
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	1169	0	0	1169	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	4777	0	0	4777	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2882	0	0	2882

пов реализации программы, а также с объемами планируемых бюджетных обязательств

Таблица 5 — Перечень мероприятий к реализации на долгосрочную перспективу**.

Тип мероприятия	Место мероприятия	Мероприятие	Мощность	Ед. изм	2024				2025	
					всего	ф*	р	м	всего	ф
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
реконструкция	ул. Шлихтера	Ремонт второстепенной улицы, Устройство тротуара	0,8	км	0	0	0	0	0	0
ремонт, повышение уровня БДД	Республиканская, Котлубань	Ремонт второстепенной улицы	0,8	км	8820	0	0	8820	0	0
ремонт, повышение уровня БДД	Новосельская, Котлубань	Ремонт второстепенной улицы	0,5	км	0	0	0	0	5758	0
ремонт, повышение уровня БДД	40 лет Победы, Котлубань	Ремонт второстепенной улицы	0,3	км	0	0	0	0	0	0

*ф — средства федерального бюджета

р — средства регионального бюджета

м — средства местного бюджета

** Мероприятия уточняются в соответствии с результатами исполнения отдельных мероприятий и эт

		2026				2027				2028				2029-2033			
р	м	всего о	ф	р	м	всего	ф	р	м	всего о	ф	р	м	всего о	ф	р	м
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
0	0	0	0	0	0	11839	0	0	11839	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	5758	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	3878	0	0	3878	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

пов реализации программы, а также с объемами планируемых бюджетных обязательств

6 Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка эффективности мероприятий представлена в Таблице 6.

Таблица 6 — Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

На конец года	Увеличение протяженности УДС в нормативном технико-эксплуатационном состоянии, км	Увеличение протяженности с твердым покрытием, км
2023	1,1	0,3
2028	2,4	0,0
2033	0,0	0,0

7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории

Для обеспечения сбалансированного развития транспортной инфраструктуры поселения, муниципального района и Волгоградской агломерации в целом.

Предлагается формирование рабочей группы с включением в ее состав представителей:

- ОАО «Российские железные дороги» (при рассмотрении вопросов, связанных с развитием инфраструктуры ж.д. транспорта);
- АО «Волгоградтранспригород» (при рассмотрении вопросов, связанных с развитием инфраструктуры ж.д. транспорта, использующейся для пригородных перевозок)
- Администрации муниципального района;
- Комитета транспорта и дорожной инфраструктуры Волгоградской области;
- представителей администрации поселения -при необходимости рассматривать вопросы, лежащие в компетенции поселения;
- представители общественных организаций (по согласованию).

В рамках задач рабочей группы могут решаться не только вопросы развития транспортной инфраструктуры, но и вопросы, связанные с эксплуатацией, поддержанием в нормативном состоянии, обслуживание населения транспортом общего пользования и проч.

На уровне агломерации рекомендуется создать специальное подразделение, занимающееся на постоянной основе поддержкой, актуализацией и работе над транспортной макроскопической моделью. При этом у органов государственной и муниципальной власти появится инструмент оценки принимаемых решений в транспортной сфере.

Управлением и интерпретацией результатов работы подразделения макро моделирования также будет заниматься указанная рабочая группа.